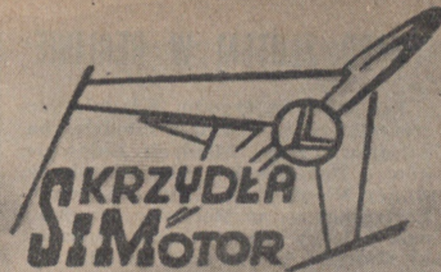


24 (260) ROK VI
10 – 16 CZERWCA
1951
CENA 60 gr

PRZED ZLOTEM W BERLINIE

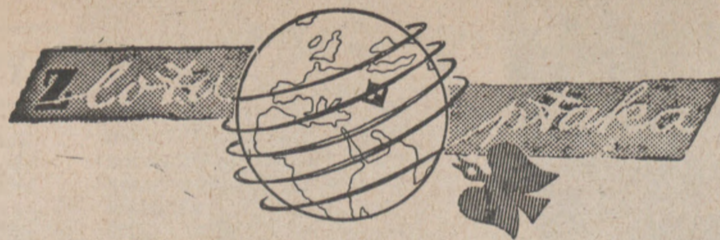
Już za kilka tygodni ściągnie ze wszystkich stron świata młodzież na Światowy Zlot Młodych Bojowników o Pokój, który odbędzie się w stolicy Niemieckiej Republiki Demokratycznej — w Berlinie. Przyjadą nasi koledzy znad brzegów Amazonki, Gangesu i Sekwany, młodzi robotnicy włoscy i bohaterscy żołnierze koreańscy, postępowi studenci amerykańscy, walcząca młodzież vietnamska i malajska. Przyjadą na zlot chłopcy i dziewczęta z Węgier, Czechosłowacji, Rumunii. W zlocie wezmą udział przedstawiciele bohaterskiej młodzieży radzieckiej — komsomolców, stanowiących dziś wzór i przykład dla postępowej młodzieży całego świata.

Zlot Młodych Bojowników o Pokój, stanowiący dalszy ciąg dorocznych Światowych Festiwali Młodzieży Demokratycznej, będzie się odbywał pod hasłem: „Młodzieży całego świata, łącz się w walce o trwały pokój!" — Bo pokój — to nasza wspólna sprawa, jednakowo cenna i ważna dla wszystkich. Utrzymanie pokoju zależy przecież od nas. Amerykańskich milionerów, generałów, bankierów jest zaledwie kilkanaście tysięcy, a nas — młodych bojowników o pokój — liczy się na dziesiątki milionów.

Młodzież polska pod kierownictwem ZMP również przygotowuje się do Zlotu. We wszystkich kołach zetempowskich wygłaszane są pogadanki wyjaśniające znaczenie Zlotu, w wielu ośrodkach odbywają się przygotowania zespołów artystycznych, które wyjadą na Zlot do Berlina, oraz wybory delegatów na Zlot ze wszystkich fabryk, szkół i zakładów pracy.

Ale akcja uświadamiająca — to tylko jedna strona tej wielkiej bitwy o pokój. Drugą, ważniejszą jeszcze, jest nasz wkład, nasz udział w tej walce. Jest jasne, że gdy nasi koledzy we Włoszech, Francji czy Niemczech Zachodnich walczą o pokój swym udziałem w strajkach, demonstracjach czy pracy politycznej, gdy nasi koledzy w Korei giną od serii z amerykańskich superfortec, nie możemy przyglądać się tylko temu, co się dokoła nas dzieje i deklamować. Musimy dać z siebie tyle, ile dają z siebie nasi bohaterscy bracia. Ten wkład, to w naszym przypadku — lepsza, sprawniejsza praca.

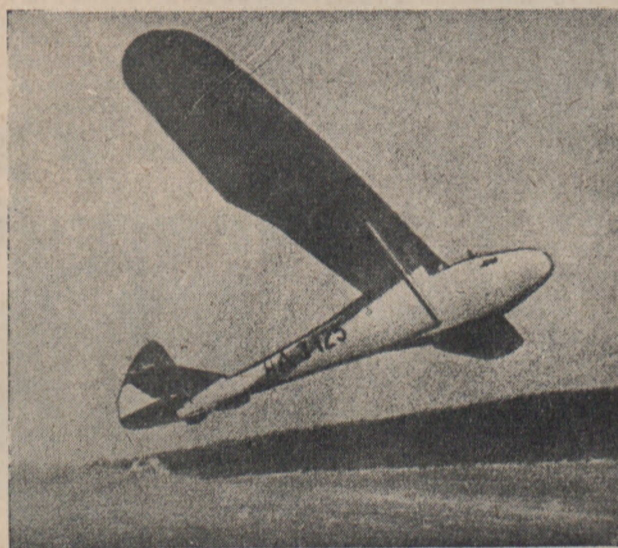
Piloci Ligi Lotniczej! Modelarze! Aktywiści! Uczcijcie Zlot lepszą, wydajniejszą pracą. Podejmujcie zobowiązania produkcyjne dla uczczenia Światowego Zlotu Młodych Bojowników o Pokój, jakie podjęli np. członkowie modelarni im. Tałdykina w Stalowej Woli, czy też indywidualne zobowiązania kol. Nieradki, Bagińskiego czy Sowińskiej. Ilość uzyskanych odznak szybowcowych, modelarskich, czy spadochroniarskich, ilość przelecianych kilometrów, zbudowanych modeli czy wybudowanych wież spadochronowych — to nasz wkład w walkę o naszą przyszłość — o pokój! **(wig)**





W gimnazjum im. Konopczyńskiego w Warszawie otwarta była w drugiej połowie maja br. wystawa prac uczniów szkół zawodowych. Między innymi znajdował się również dział modelarstwa lotniczego, wyróżniający się licznymi, starannie wykonanymi eksponatami, które wykonali uczniowie Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie.

Foto: LL — Koszewski

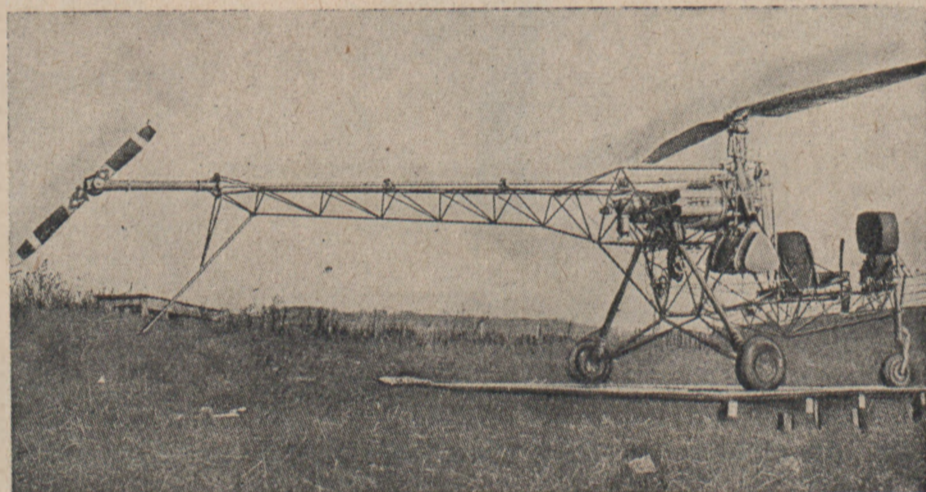


Węgierskie szybownictwo rozwija się w szybkim tempie. Piloci Węgierskiego Związku Lotniczego, szkoląc się na szybowcach krajowej produkcji, uzyskują coraz lepsze wyniki. Z prawej: startuje szybowiec „Pilis"

Foto: Repüles

U dołu: pierwszy czechosłowacki śmigłowiec E-II konstrukcji inżyniera J. Szlechty. Śmigłowiec znajduje się obecnie w stadium prób, które wykazały dobrą stateczność prototypu.

Foto: Letectvi



LUDZIE I „MUCHY”

W dniach 15—30 maja trwał w Inowrocławiu obóz kondycyjny przed krajowymi zawodami szybowcowymi. Poniżej podajemy notatki naszego korespondenta uchwycone „na gorąco” w czasie obozu.

(Red.).

Inowrocław — to bardzo ładna miejscowość, słynna ze swoich leczniczych właściwości. Najchętniej zjeżdżają tu reumatycy i osoby „sercowe”. Poza tym w dniu 3 czerwca rozpoczęły się tutaj krajowe zawody szybowcowe, które zostały poprzedzone dwutygodniowym obozem doskonalącym. Wiadomo, że przed takimi zawodami trzeba mieć kości dobrze wygimnastykowane, a przecież zawodnicy nie latają w „prywatnym życiu” codziennie. Jesteśmy zatem na obozie w Inowrocławiu.

*

15 maja zjechali do Inowrocławia, szybownicy ze wszystkich stron kraju, a w dniu 17 maja w jednej z miejscowych świetlic nastąpiło uroczyste podpisanie apelu Światowej Rady Pokoju.

— „W tym wielkim Plebiscycie Pokoju nie może zabraknąć nas — pilotów Ligi Lotniczej, członków kadry narodowej... nie dopuścimy do nowej wojny... Ja, jako uczestnik obozu kondycyjnego przed krajowymi zawodami szybowcowymi znajduję swoje miejsce w szeregach obrońców pokoju, podpisując apel Światowej Rady Pokoju”— powiedział Jurek Blitz składając jako pierwszy z pilotów swój podpis.

Piękna to była chwila. Po złożeniu podpisów szybownicy przemaszerowali w szyku przez miasto, wzbudzając entuzjazm mieszkańców Inowrocławia

*

Na polu startowym pusto. Leniwie kiwa się rękaw na dachu budynku Szukam ludzi, szukam obozu. Z budyneczku kierownictwa wychodzi jakiś opalony młodzieniec i pokazując rosnący pod słońcem cumulus mówi: „Obóz? O tam, proszę patrzeć, Tadek Śliwak pewnie już ma z 5 tysięcy!”

Patrzę do góry, usiłując na tle chmury coś rozpoznać. Po chwili udaje mi się zobaczyć, (a później policzyć) dwanaście szybowców różnej wielkości krążących na wzór komarów.

Gdy wypowiadam swoje co najmniej genialne porównanie z komarami, mój rozmówca wyjaśnia, mierząc mnie od stóp do głów, że tam na 2 — 3 — 5 i więcej tysiącach metrów to nie Komary, a Muchy. Na próżno staram się wyjaśnić nieporozumienie — do końca mojego pobytu patrzył na mnie lekceważąco. „Muchę” pomylić z „Komarem”. Też?

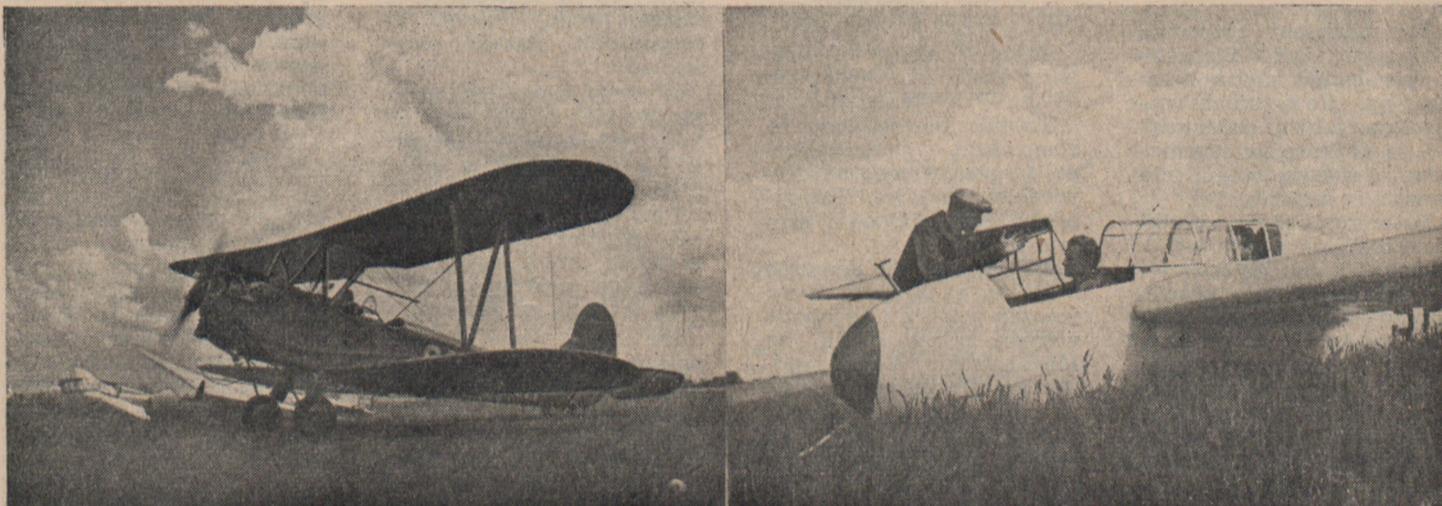
Później dowiedziałem się, że na obozie wszyscy chłopcy latają na „Muchach-ter”, na super-Muchach z nowoczesnymi hamulcami i kółkami do startu i lądowania.

*

— Co tam za dziwne sprawy się dzieją? szeptali mieszkańcy miasta znanego z kąpieli borowinowych. Po polu startowym włóczą się chłopcy i dwie duże dziewczynki (w spodniach) i coś malują w zeszytach. Długo myśleli sędziwi obywatele, aż wysłali na zwiady Ryśka od Dzięciołów, aby zobaczył czy to malarze czy może kuracjusze, którym zalecono ranne spacery boso po rosie.

(c. d. na str. 372)

Lotne dni na inowrocławskim obozie szybowcowym wykorzystywane były do maksimum. CSS-y dobrze muszą się napracować, aby cały obóz „zaczepić” w jak najkrótszym czasie w „kominach”. Plan zajęć dziennych musi być wykorzystany w 100%. Foto: LL — Koszewski





Eugeniusz Pokora
z Białegostoku

LUDZIE I „MUCHY"

(c.d. ze str. 371)

Rysiek długo podglądał, aż w końcu nie wytrzymał i spytał wprost jakiegoś długonogiego z szeroko uśmiechniętą gębą. — Kolego, co robicie?

Ano, kroki lądowiska przyjacielu.

Jak-to kro-ki? A tak, odpowiedział szerokogęby, jesteśmy pilotami, tu będziemy startować i lądować na naszych szybowcach, więc musimy znać każdą trawkę, każdą górkę i każdy kamyczek, aby w czasie ćwiczeń, a przede wszystkim zawodów lądowisko nie miało dla nas żadnych tajemnic. No jasne? — Tak — wyszeptał chłopczyna. Dzięcioł jestem. — A ja Skrzydlewski Stanisław.

Zakochany w lotnictwie i nowych kolegach długo nie mógł zapewne zasnąć młody Dzięcioł po rozmowie z pilotem co w dodatku tak lotnicze nosił nazwisko.

*

— „Systematycznie, planowo i nowatorsko rozpoczął się obóz kondycyjny. Trzeba przecież pilotom pokazać jak najwięcej. Trzeba słabszych podciągnąć..."

Tak chciałem rozpocząć swój reportażyk z obozu, ale komendant obozu przerwał mi. „Co ty bracie wypisujesz, jakich słabszych? To, że uczymy się, wymieniamy doświadczenia nie znaczy, że tu są słabsi.

Patrz oto moje notatki startowe. Wszyscy latają „dobrze" i „bardzo dobrze", a wykonali już prawie wszystkie loty kontrolne. Nie, słabych nie mamy. Gdy ja byłem w wieku niektórych z moich „kuracjuszy" zdobyłem tu w Inowrocławiu I miejsce na zawodach szybowcowych. Był to rok 1937. Ale mówię ci, a możesz mi wierzyć, że każdy z tych chłopców co są tutaj pobiłby najlepszego asa w tamtych zawodach.

Zerwaliśmy z przesądami, że tego czy tamtego nie można wykonać. Latamy opierając się na solidnej podbudowie teoretycznej przy uwzględnieniu zdobytych doświadczeń".

Gdyby szybownik „starych czasów" zajrzał tu do świetlicy, to zdumiałby się sądząc, że znajduje się co najmniej w towarzystwie ekipy, wyruszającej przez Atlantyk. Mapy, mapy i jeszcze raz mapy. Nie tylko drukowane, ale i — rysowane własnoręcznie. „Szybownik na zawodach musi znać doskonale teren, nad którym będzie latał" — mówi Tadeusz Góra, komendant obozu — jedna z tajemnic powodzenia — to dobrze opracowany lot.

Toteż w świetlicy pracują wszyscy jak szatany. Rachują, mierzą, rysują, w końcu z mapą na kolanie siadają do swoich „Much", by w przeciągu kilkunastu minut zniknąć z pola widzenia.

Doskonała organizacja pracy zespołowej spowodowała, że do chwili, gdy odwiedziłem obóz wylatano ogółem 140 godzin, przebywając 1 544 kilometry (co jest sumą przelotów docelowo-powrotnych). Dla ścisłości dodam, że cyfry te ważne były jedynie do dnia 22 maja.

*

Rząd jasnokremowych Much wygrzewa się w słońcu. Przed maszynami siedzą na trawie piloci. Kierownik startu informuje o sytuacji meteorologicznej. Wiatr, zachmurzenie, pułap, widoczność. Wszystkie dane są skrzętnie notowane. Krótka instrukcja, uwagi i grupa ożywia się.

Już CSS-13 podkołowuje — pierwsza Mucha wypełza na start.

Startują bez względu na stanowisko, zaawansowanie i... płeć. Trzeba bowiem wiedzieć, że wśród zawodników znajdują się i szybowniczki.

Jak można się domyślić z tytułu, na krajowych zawodach a także i na obozie wszyscy piloci latają na Muchach-ter. W ten sposób po raz pierwszy może w historii naszego szybownictwa wszyscy startują na standartowym typie szybowca. Jak się zdążyłem dowiedzieć, szybownicy przejęli ten rodzaj zawodów od... modelarzy. Szanse dla wszystkich równe.

Wyjątek stanowią dwumiejscowe Żurawie, na których będą latać „jedynaczki zawodów" przy próbach bicia rekordów. A że próby takie były już wykonane, mogą poświadczyć cyfry.

W dniu 20 maja pil. pil. Kempówna i Wlazło na Żurawiu wykonały przelot docelowo-powrotny na dystansie 120 kilometrów (w nawiasie podam, że ten próbny lot, to wynik, przewyższający rekord międzynarodowy). Jeżeli po takich „próbach" nastąpią „prawdziwe" loty na zawodach, to wkrótce zarejestrujemy nowe damskie rekordy.

*

Ludzie decydują o zawodach, a nie warunki. Mit cudownych warunków został już dawno rozwiany. Tutaj wszyscy starają się o wykorzystanie wszystkich warunków w oparciu o przygotowanie do lotu.

Praca zespołowa już w pierwszych dniach trwania obozu dała piękne wyniki. 5 przewyższeń ponad 3 000 metrów i jedno ponad 5 000 (Tadeusz Śliwak) — to przekreślenie ruchomej wyższości „wyjątkowych" terenów, to umiejętne wykorzystanie terenu płaskiego.

Nie ma tu również mitu „asów". Zaledwie pięć lat temu Adaś Witek z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego robił pierwsze szury w Goleszowie, a już dzisiaj mając 24 lata startuje w zawodach krajowych, uzyskując w pierwszych dniach obozu przewyższenie 3 900 metrów. W „cywilu" studiuje ekonomię na Uniwersytecie Wrocławskim i zajmuje się budową modeli redukcyjnych. Należy do zespołu 36 Eskadry Sześciolatki.

O Wrocławskiej Eskadrze Sześciolatki trzeba przy okazji powiedzieć, że stawiła się na zawody w komplecie: Witek, Blitz, Popiel i Pawlikiewicz, to właśnie cała eskadra. Żadnej innej eskadrze nie przydarzyło się chyba wyjechać w pełnym składzie na zawody!

Na chwilę przed startem proszę Adasia Witka o kilka słów dla czytelników SiM-u. CSS na pełnych obrotach. Linka holownika się pręży, a ja biegnę koło szybowca i notuję: — „Spróbuję coś zrobić na trójkącie! SiM poprawił się, tylko dajcie więcej o szybownictwie. Chcę, aby jeszcze więcej kolegów uprawiało ten piękny sport. Czo-łem!"



Za chwilę wystartuje
Zdzisław Przyjemski

Startuje teraz Jurek Wojnar. Zrobił „na próbę" przed paroma dniami 4 550 m przewyższenia. To — mówi — tak dla treningu, bo można wyciągnąć i 6 tysięcy metrów, ale ja specjalizuję się w przelotach szybkościowych. Może coś wywalczę. Wojnar lata w Krakowskim Aeroklubie LL. Chwali „taktykę trójkąta" opracowaną przez Górę. Nie może doczekać się zawodów, kiedy dostanie „przydziałową" maszynę.

Wśród zawodników są nazwiska dobrze znane naszym Czytelnikom. Któż nie słyszał o Zdzichu Przyjemskim co siada do szybowca robiąc minę, jakby się na księżyc rakietowym sposobem wybierał? Kto nie słyszał o Jerzym Adamku, albo o Andrzeju Brzusce, co grał w „Pierwszym Starcie" i uważa się za znawcę wszystkich tricków filmowych? Albo Wielgusa Staszka, co bił różne rekordy i uczestniczył w wielu zawodach?

Ale są również i tacy piloci, o których dopiero usłyszymy. Usłyszymy na pewno o Bronku Baranowskim, o Jerzym Popielu, o warszawiaku Andrzeju Ziemińskim, o Włodzimierzu Nowiku i o wielu innych.

W chwili, gdy czytacie ten numer SiM-u, zawody w Inowrocławiu trwają. W następnym numerze podamy ich wyniki, a obecnie nikogo nie typując, nikogo nie wysławiając „pod cumulusy" powtarzamy słowa naszego wybitnego szybownika Tadeusza Góry: „Zwyciężymy wszyscy — dla pokoju, dla Ludowej Polski!".

PAWEŁ ELSZTEIN

LATAMY

W chwili, gdy czytacie te słowa, w Inowrocławiu odbywają się Krajowe Zawody Szybowcowe. Informacje z zawodów podawać będziemy w specjalnych reportażach naszego korespondenta. W zawodach bierze między innymi udział znany pil. Andrzej Brzuska, który nadesłał do redakcji list następującej treści:

PILOCI LL ZDOBYWAJCIE ODZNAKĘ SPO!

Budujemy nową Polskę, nowe Lotnictwo Ludowe, walczymy wzmożoną produkcją o Pokój. Niech dążeniem każdego pilota, skoczka spadochronowego— będzie wola zdobycia odznaki Sprawny do Pracy i Obrony, będącej symbolem naszej tężyzny fizycznej i gotowości do pełnego wykonania zadań, jakie nam stawia Ludowa Ojczyzna na lotniczym odcinku realizacji Planu Sześcioletniego. Andrzej Brzuska.

Wezwanie pil. Brzuski jest pierwszym na terenie naszego lotnictwa sportowego i nie wątpimy, że odbije się ono szerokim echem wśród wszystkich pilotów. Trzeba przyznać, że sprawa odznaki SPO nie znajdowała dotychczas należytego zrozumienia wśród pilotów. Piloci LL zdobywali normy na SPO tylko indywidualnie i sporadycznie. Teraz, kiedy jednym z warunków zdobycia tytułu mistrza w lotnictwie jest posiadanie SPO II stopnia, a w innych klasach III stopnia, trzeba, aby piloci LL i wszyscy ludzie naszego lotnictwa przystąpili masowo do zdobywania norm SPO.

Oczekujemy odpowiedzi na apel Andrzeja Brzuski ze szkół, klubów i ośrodków treningowych.

Piloci Ligi Lotniczej, zdobywajcie odznakę „Sprawny do Pracy i Obrony"!

* * *

Sezon już się dawno rozpoczął, a jakoś korespondenci klubowi śpią i nie spieszą z informacjami do SiM-u. A szkoda! Koledzy w całej Polsce oczekują. Nawet piloci z Warszawskiego ALL, mimo że są tak blisko redakcji, nie umieją popularyzować swoich osiągnięć. Co na to Wydział Propagandy Zarządu Warszawskiego Okręgu LL?

W maju Sekcja Szybowcowa Warszawskiego ALL może poszczycić się niemałymi osiągnięciami. Oto one:

Pil. pil. Bitner i Zieminski wykonali na „Muchach" 2 docelówki do Lublina.

W dniu 25 maja br. osiągnięto m. in. następujące wyniki:

Pil. Szemplińska wykonała na „Musze" przelot otwarty do Krosna — 287 km — warunek do srebrnego „D".

Pil. Majerowski wykonał na „Musze" przelot do Rzeszowa 245 km — warunek do srebrnego „D".

Pil. Flach — przelot 250 km (ląd. koło Rzeszowa) — warunek do srebrnego „D".

Pil. Jankowski — przelot docelowy do Leska — 320 km — czas lotu 4^h 54' — szybkość przelotowa — 65,3 km/godz — warunek do złotego „D".

Pil. Bitner — przelot do Krakowa — 255 km — czas lotu 5^h.

Pil. Dziuba — przelot do Krzeszowic k/Krakowa — 255 km.

Jak więc widzimy, wcale niezłe wyniki, a my dopiero dzisiaj możemy te wiadomości podać naszym Czytelnikom. Ale, jak to mówi przysłowie — lepiej późno niż wcale.

Piloci z Warszawy i innych ośrodków, nie spóźniajcie się! — Informujcie szybko o wszelkich przejawach życia na terenie Waszego ośrodka!

Korespondenci klubowi obudźcie się!

Ponieważ w międzyczasie niektórzy się już obudzili, podajemy korespondencję

KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE ROZPOCZĘTE

SIEDEM DIAMENTÓW I TRZY WARUNKI DO ZŁOTEGO „D"

Jak podaje nasz specjalny korespondent z Inowrocławia, na lotnisku Kujawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej otwarte zostały w dniu 3 czerwca br. Krajowe Zawody Szybowcowe. PIERWSZA konkurencja, tj. PRZELOT DOCELOWO - POWROTNY NA TRASIE 40 KM odbyła się 4 czerwca. W konkurencji tej punktowano także przewyższenie. Punktacja przedstawia się następująco:

	Pilot	Klub	przewyższ. m	punkty
1.	Wojnar Jerzy	Krak. ALL	5 950	6 390,1
2.	Brzuska Andrzej Kudrewicz Zbigniew	Biel. ALL	5 510	6 215,8
3.	Skrzydlewski St.	Śl. ALL	6 050	5 365,9
4.	Śliwak Tadeusz	Kuj. ALL	4 310	4 995,9
5.	Przyjemski Zd.	Śl. ALL	5 670	4 843,0
6.	Wielgus St.	Krak. ALL	4 960	4 668,7
7.	Ackerman St.	Kuj ALL	4 700	4 472,8
8.	Witek Adam	Wr. ALL	3 880	4 124,2
9.	Kempówna I. Dankowska B.	Gd. ALL	3 120	2 895,8
10.	Popiel Jerzy	Wr. ALL	3 790	2 577,1

Dalsze miejsca w kolejności zajęli: Adamek J., Bitner R., Zientek A., Góra T., Pawlikiewicz A., Zieminski A., Blitz J., Wlazło L. i Rawicz Z. W konkurencji tej diamenty do złotego „D" zdobyli: Bitner, Rawicz, Witek, Śliwak i Makula. Warunki do złotego „D" zdobyli: Przyjemski, Ackerman i Makula.

W drugim dniu zawodów, tj. 5 bm. odbyła się ANALOGICZNA konkurencja NA TRASIE 45 KM. Pierwsze miejsce wg wstępnych i nieoficjalnych obliczeń uzyskał Skrzydlewski Stanisław (Śl. ALL) — przewyższenie — 6 650 (7 200 nad poziom lotniska), wynik uzyskany w cumulonimbusie bez aparatu tlenowego.

W ciągu pierwszych dwóch dni zawodów piloci LL uzyskali w sumie SIEDEM DIAMENTÓW ORAZ TRZY WARUNKI DO ZŁOTEGO „D". Drugi dzień zawodów obfitował w szereg dramatycznych momentów. Szybowiec „Mucha" pil. Skrzydlewskiego uszkodzony został przez uderzenie pioruna, co pociągnęło za sobą oberwanie lotek. W tym samym czasie również jedną lotkę od uderzenia pioruna stracił szybowiec pil. Wojnara. Pomimo uszkodzenia obaj piloci wylądowali, kończąc pomyślnie konkurencję.

Już pierwsze dwa dni zawodów wykazały, że zawodnicy starannie przygotowali się do poszczególnych konkurencji — cechuje ich wysoki poziom wyszkolenia. Zawody trwają. O dalszych wynikach poinformujemy Czytelników w następnym numerze.

Z ŻYCIA POZNAŃSKIEGO ALL

Głos ma **koresp. klubowy Z. K. z Poznania** (nazwisko znane redakcji).

W dniu 11 maja 1951 r. pilot Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej uratował życie 14-letniej dziewczynki, chorej na guz na mózgu.

Gdy Zakład Lecznictwa Pracowniczego dał znać o konieczności natychmiastowego przewiezienia chorej (drogą powietrzną dla uniknięcia jakichkolwiek wstrząsów, grożących śmiercią) do Łodzi na operację, samolot sanitarny znajdował się właśnie w przeglądzie technicznym. Pomimo późnej pory, mechanicy rozumiejąc powagę zadania przygotowali samolot tak, że następnego dnia był gotów do startu.

Chora zniosła podróż zupełnie dobrze i operacja mogła odbyć się na czas.

Jeszcze jedno życie ludzkie zostało uratowane przez akcję sanitarną Ligi Lotniczej, akcję realizującą pokojowe hasło „Lotnictwo w służbie mas!"

Z. K. — Poznań

ZWYKŁY LOT

(AKCJA OPYLANIA TRWA)

Budzą nas bardzo wcześnie. Na dworze jest jeszcze zupełnie ciemno, godzina 2.15. Ubieramy się pośpiesznie (kożuszek nie zawadzi, gdyż ranki są chłodne) i siadamy do samolotu. Zebrała się tu już cała grupa. Jedziemy razem na lotnisko.

Krótka odprawa; rozdział pól opylanych między pilotów, kilka uwag odnośnie pogody i piloci wędrują do maszyn.

Następuje rozkotwiczenie samolotów, zapuszczenie i hamowanie silników.

W tym czasie „ładowacze" ładują do zbiorników w samolotach proszek owadobójczy.

Sprawdzamy działanie iskrowników i kołujemy na start. Maszyna kołuje kołysząc się na nierównościach terenu. Śmigło miecie resztki proszku zapylając lądowisko.

Wykołowujemy na pas startu i prosimy o start. Kierownik startu podnosi białą chorągiewkę. Przestawiamy trymer „do przodu" (maszyna ciężka „na nos", gdyż proszek z tyłu obciąża ją „na ogon") i płynnie dodajemy pełen gaz. Maszyna zaczyna toczyć się, podskakuje, przechyla się i niechętnie podnosi ogon. Szybkość rośnie, uderzenia kół o ziemię stają się coraz słabsze, wreszcie następuje spokój. Maszyna oderwała się od ziemi. Nabieramy coraz większej szybkości: 80, 90, 100 km godz.

Ziemia spływa pod skrzydła i oddala się coraz więcej. Robimy skręt i bierzemy kierunek na swoje pole.

Na wschodzie niebo czerwieni się. Niezadługo nastąpi wschód słońca. W szarym świecie wyraźnie widać ogień z rur wydechowych silnika.

Na ziemi mijamy zielonoszare szachownice pól, lasków, łąk i osady ludzkie.

Ściana lasu, który mamy opylać, zbliża się coraz bardziej. Zdala już rozpoznajemy swoje pole i odpowiednio manewrujemy, aby nie robić niepotrzebnych skrętów nad lasem.

Redukujemy trochę gazu i planujemy na upatrzony odcinek. Na brzegach pola widać białe flagi. Ograniczają one obszar opylany.

Maszyna nabiera szybkości: 110, 120, 130 km godz.

Las zbliża się coraz bardziej. Można już wyraźnie odróżnić poszczególne gałęzie, gałązki, a nawet listki lub igły.

Pociągamy za rączkę od dyszy. Gęsta smuga białego pyłu zostaje za samolotem. Sterów z białego tumanu prawie nie widać.

Całą uwagę skupiamy przed siebie. Drzewa w lesie nie są jednakowej wysokości. Jedne rosną wysoko, inne nisko. Opylać zaś należy z jak najniższej wysokości. Smuga układa się wtedy równo i opada w las tam gdzie chcemy.

Na dodatek pola opylane, to góry i doliny. Należy przeto stale operować wysokością. Raz mamy wierzchołek góry, to znowu dolinę. Samolot posłuszny woli pilota to wspina się to obniża tak, jak kształtuje się teren.

Często po obu stronach lecącej maszyny wznoszą się ściany lasu. Maszyna pędzi wtedy środkiem jaru. Uwaga skupiona jest do maksimum.

Wraz z wysypywanym proszkiem samolot ciąży „na nos". Trymujemy sobie odpowiednio maszynę nie przerywając opylania.

Wreszcie zapas proszku kończy się. Dodajemy gazu, podrywamy maszynę i wyraźne przed chwilą igły świerku lub listki innych drzew zlewają się w zieloną masę zapadając się w dół pod skrzydła.

Robimy zwrot i patrzymy z góry na smugę proszku, która już częściowo wsiąkła w las opylając korony drzew i niosąc śmierć szkodnikowi.

Gdzieś z boku widzimy inne maszyny, za którymi ciągnie się fantastycznie powyginany wąż z proszku. Głowa węża — to mało odróżniający się na zielonym tle „Kukuruźniak".

Wracamy na lotnisko.

Znad horyzontu wynurza się tarcza słoneczna oświetlając samolot. Jak długo świeciło nad Grunwaldem, nie widziało takiego widoku! Dziwne żuki latają nad lasami i usiłują tworzyć sztuczne chmury, dotychczas wyłączny patent słońca!

Wracamy na lotnisko. Znowu mijamy uśpione wsie i szachownice pól.

Podchodzimy do lądowania, siadamy i podkołowujemy do stanowiska ładowaczy. Parę minut i maszyna załadowana znowu gotowa jest do lotu.

Następuje następny lot, podobny jest do poprzedniego.

Różnica jest ta, że magazyny po każdym locie są coraz bardziej puste, a las coraz więcej opylony.

Po kilkunastu nalotach, kiedy prądy termiczne wzrosną, kończymy loty.

Jedziemy na śniadanie i spać!

Dla nas noc zaczyna się o 9 rano...

ROMUALD GUDEL

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

NAWIGATOR WYSOKIEJ KLASY

Samolot wszedł w chmury. Silne porywy wiatru rzucały maszynę to w jedną, to w drugą stronę. Masa chmur była tak gęsta, że nie widać było nawet skrzydeł samolotu.

Mimo bardzo trudnych warunków, pilot, lejtnant Kaczałow, pewnie prowadził maszynę, dokładnie według wyznaczonego kursu. Już przeszło pół godziny samolot leciał w chmurach, które nagromadziły się jak gdyby na przekór prognozie na trasie lotu.

— Za sześć i pół minuty nadlecimy nad punkt N — zakomunikował dowódcy samolotu nawigator lejtnant Bojarincew.

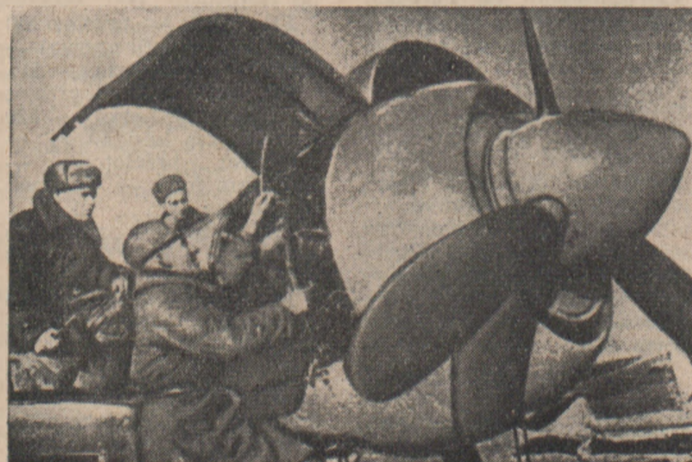
Pilot spokojnie wysłuchał nawigatora i kiwnął głową. Nie miał nawet cienia wątpliwości co do dokładności raportu nawigatora, który słynął z mistrzowskich obliczeń.

Nagle samolot silnie podrzuciło, a potem przydusiło do dołu. Strefa chmur pozostała w tyle. Słońce jaskrawo oświecało pokryte świeżą zielenią pola. Maszyna wyszła dokładnie nad punkt N. Nawigator zatrzymał stoper. Różnica między obliczeniem a rzeczywistym czasem przybycia wyrażała się w sekundach.

Wydaje się co najmniej dziwne, w jaki sposób przy tak trudnych warunkach lotu, gdy gęsta ściana chmur nie pozwalała dojrzeć nawet skrzydeł samolotu, nawigator mógł z dokładnością określić czas przybycia samolotu na punkt kontrolny.

Sprawa ta nie wyda się jednak dziwna, gdy poznamy bliżej lejtnanta Mikołaja Bojarincewa — wyśmienitego nawigatora, mistrza w swej specjalności. Bojarincew słynie z dokładności swych obliczeń nawigacyjnych. Niezależnie od warunków w jakich odbywa się lot, zawsze pewnie i bezbłędnie wykonuje swoje zadanie, wykazując głęboką wiedzę i duże doświadczenie fachowe.

Wiele godzin przebył w powietrzu Mikołaj Bojarincew. W czasie Wielkiej Wojny Narodowej wyznaczył setki tras na mapach polowych, pewnie prowadząc po nich samolot i dokładnie wykonując wszystkie powierzone mu zadania. Wszędzie bił i niszczył faszystowskich najeźdźców. Każdy lot wzbogacał jego doświadczenie fachowe.



Zdarzało się czasem, że Bojarincew spotykając się z jakimś nowym dla siebie zagadnieniem, odczuwał brak wiadomości teoretycznych. Wówczas zasiadał do podręczników i studiował potrzebną literaturę.

To stałe pogłębianie wiadomości fachowych i doświadczeń stało się nieodzowną potrzebą Mikołaja Bojarincewa, również w okresie pokojowego budownictwa. Wykorzystuje on swoje doświadczenie bojowe i głęboką wiedzę lotniczą dla nowej pokojowej pracy.

Skomplikowana nowoczesna technika lotnicza wymaga od lotników gruntownej wiedzy teoretycznej. Nie jest przypadkiem, że właśnie Bojarincew prowadzi kurs pogłębiania wiedzy technicznej, przekazując towarzyszom swe wiadomości i doświadczenie. Lejtnant Bojarincew odznacza się wzorową koleżeńskością. Zawsze każdemu służy radą, pomocą i wskazówką. Jest wzorem sumiennego pracowitego i mądrego lotnika.

Bojarincew jest sekretarzem organizacji partyjnej. Również i na tym odcinku wywiązuje się wzorowo ze swoich obowiązków. Swoim przykładem potwierdza zasadę, że członkowie partii i komsomolcy, ludzie najbardziej uświadomieni kroczą w pierwszych szeregach przodowników pracy i nauki.

Mikołaj Bojarincew jest całą duszą oddany partii Lenina — Stalina i swej socjalistycznej ojczyźnie. Wie, że jego głęboka wiedza i ofiarna praca przyczyniają się do zabezpieczenia budowy świetlanej przyszłości narodów radzieckich.

R. F.

KOMITET CENTRALNY DOSAW OBRADUJE

Na ostatnim posiedzeniu Komitetu Centralnego DOSAW rozpatrywany był projekt uchwały o przyznawaniu odznak sportowych i tytułów mistrzów sportu w poszczególnych konkurencjach lotniczych. Projekt przewiduje zaostrzenie wymagań odnośnie poszczególnych wyników, na podstawie których przyznawano dotychczas odznaki sportowe i mistrzowskie oraz zmianę trybu przyznawania odznak.

W dyskusji zwrócono także uwagę na przygotowywanie zebrań sprawozdawczo - wyborczych Komitetów Rejonowych i Miejskich DOSAW. (w)

3 godz. 18 min.
NOWY REKORD MIĘDZYNARODOWY

Centralny Aeroklub ZSRR został powiadomiony przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) w Paryżu, że rekord długotrwałości lotu modelu szybowca, skonstruowanego przez 15-letniego Sułtana Ainadinowa został uznany przez FAI za rekord międzynarodowy.

Model Ainadinowa na konkursie modeli latających w Azerbejdżanie w roku ubiegłym utrzymał się w powietrzu 3 godziny i 18 minut. Poprzedni rekord światowy należący do szwajcarskiego modelarza wynosił 2 godziny, 21 minut i 6 sekund. W chwili obecnej spośród 50 rekordów światowych i międzynarodowych — 30 należy do radzieckich konstruktorów małego lotnictwa.

(wig).

JAK PRACUJE DOSAW

Symferopol. Podstawowa organizacja DOSAW przy jednym z zakładów komunikacyjnych zorganizowała wystawę pomocy naukowych, wykonanych przez członków kół z terenu obwodu symferopolskiego. Wśród wystawionych prac znajdują się między innymi: modele wysokościomierza i wariometrów w skali 10:1, poglądowy model rozkładu sił aerodynamicznych na skrzydle, ciekawe przekroje samolotów, wykresy, tablice poglądowe itp. Wszystkie eksponaty odznaczają się niezwykle starannym wykonaniem i pomysłowością.

Ałgajsk. Tutejszy komitet DOSAW urządził niedawno cykl publicznych odczytów na tematy lotnictwa radzieckiego. Wygłoszone zostały odczyty na temat „Udział lotnictwa radzieckiego w realizacji stalinowskich planów przeobrażenia przyrody" oraz „Nowe drogi w konstrukcji samolotów".

Tuła. Piloci miejscowego aeroklubu rozpoczęli sezon letni. Prowadzone przez całą zimę wykłady teoretyczne dały doskonałe wyniki, przejawiające się w bardzo dobrych wynikach wyszkolenia. W świetlicy aeroklubu zawieszono hasło, odzwierciedlające zapał i entuzjazm pilotów: „Każdy lot lepszy i lepiej przygotowany od poprzedniego".

Erywań. Piloci erywańskiego aeroklubu DOSAW biorą czynny udział w pracach ekspedycji naukowej, składającej się z biologów, geografów i zoologów. Ekspedycja ta bada pustynne obszary obwodu erywańskiego. Piloci biorą udział w transporcie członków ekspedycji oraz dokonywują zdjęć fotograficznych.

Omsk. Komitet omski DOSAW zorganizował specjalną ekipę propagandową, która udaje się do odległych kołchozów z odczytami i filmami o tematyce lotniczej. Cieszą się one wielkim powodzeniem wśród miejscowej ludności.

U dołu z lewej: profesor Centralnego Instytutu Hydroaerodynamicznego (CAGI) Wasilij Połyjkowski, wybitny specjalista w zakresie konstrukcji śmigieł lotniczych. Projektodawca i konstruktor pierwszego na świecie śmigła o zmiennym skoku. Z prawej: profesor CAGI Dawid Chałczow, najbliższy współpracownik Połyjkowskiego, jeden z projektodawców zastosowania reduktorów wielostopniowych do silników lotniczych.







Znany modelarz radziecki Sergiusz Malik jest posiadaczem światowego rekordu odległości lotu dla modeli silnikowych — 210 km

U STALINOWSKICH SOKOŁÓW

W jednym z garnizonów lotniczych ałtajskiego okręgu wojskowego odbył się konkurs o tytuł najlepszego radiotelegrafisty jednostki. Mistrzostwo zdobył 21-letni komsomolec Wadim Chukandzew.

Akcja oszczędzania paliwa zatacza w radzieckim lotnictwie wojskowym coraz szersze kręgi. Dotychczasowy mistrz w oszczędzaniu paliwa — sierżant Gonczarenko napotkał groźnego rywala, technika klucza oficera Zołajskiego.

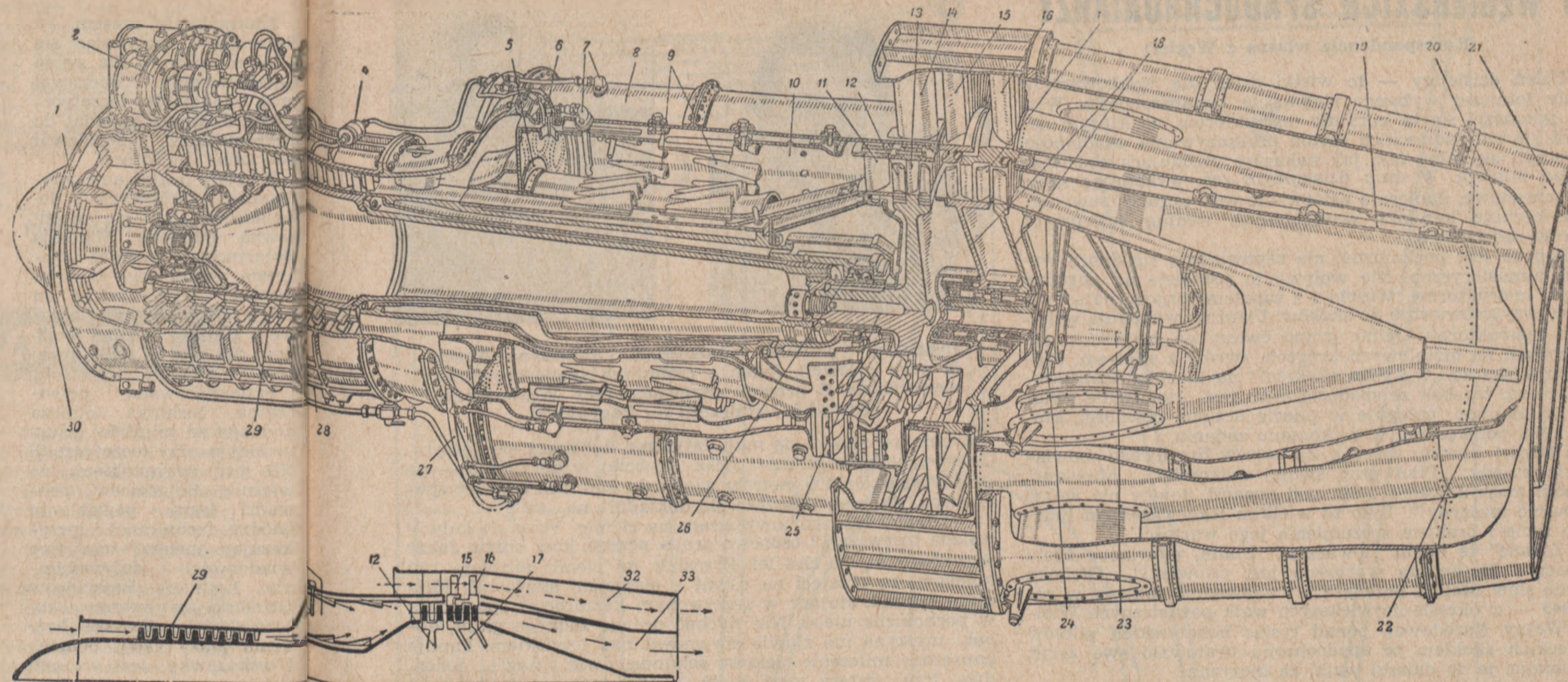
We wszystkich garnizonach radzieckich wojsk lotniczych prowadzona jest akcja przygotowawcza przed podpisywaniem Apelu Światowej Rady Pokoju. Przebiega ona wśród entuzjazmu wszystkich ludzi lotnictwa.

Mistrzostwa szachowe wojsk lotniczych zakończyły się zwycięstwem oficera Maniuchina z jednostki myśliwskiej.

POZNAJEMY SILNIK ODRZUTOWY

W numerze 23 SiM-u podawaliśmy przekrój samolotu odrzutowego, a obecnie celem zaznajomienia Czytelników z samą konstrukcją silnika zamieszczamy przekrój silnika strumieniowo - odrzutowego. Każdy z członków Ligi Lotniczej, który pragnie zostać lotnikiem, powinien znać silnik nowoczesnego samolotu.

1) Wlot powietrza do sprężarki, 2) pompka paliwowa, 3) regulator ograniczający ilość obrotów, 4) cewka rozrusznika (zapłonu), 5) przegroda z otworami umożliwiającymi dopływ powietrza do komory spalania, 6) świeca zapłonowa, 7) zawory, 8) płaszcz komory spalania, 9) klinowe dysze doprowadzające powietrze do komory spalania, 10) przestrzeń spalania, 11) urządzenie sterujące dopływ spalin do turbiny, 12) turbina dwustopniowa, 13) nieruchome łopatki turbiny głównej, 14) ruchome łopatki wentylatorów, 15) i 16) przeciwległe łopatki wentylatorów, 17) czterostopniowa turbina dla napędu wentylatorów, 18) tarcze turbiny, 19) wewnętrzny stożek regulujący, 20) zewnętrzny stożek wydechowy, 21) zewnętrzny stożek wydechowy od wentylatorów, 22) wylot powietrza chłodzącego, 23) wał turbiny napędzający wentylatory, 24) umocowanie wału, 25) wał turbiny głównej, 26) tylny uszczelniacz, 27) rozdzielacz paliwa do magistrali paliwowej, 28) korpus sprężarki, 29) dziewięciostopniowa sprężarka osiowa, 30) rozrusznik elektryczny, 31) komora spalania, 32) strumień powietrza 33) strumień uchodzących gazów.

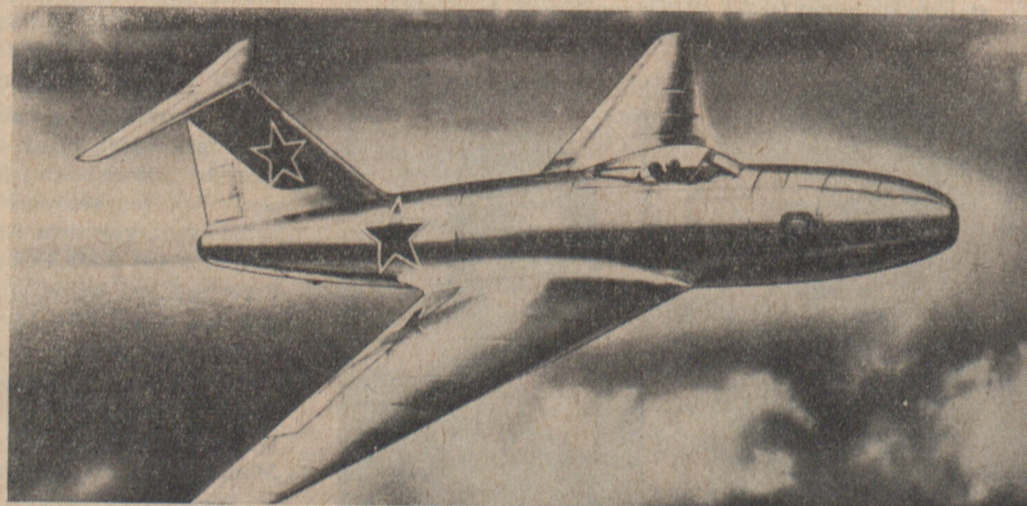


POŁĄCZENIE SILNIKA Z PŁATOWCEM

Powszechnie wiadomo, że samolot składa się z płatowca i silnika, wiadomo również, że oba te elementy muszą być połączone ze sobą na stałe w jeden zespół. Czy każdy jednak wie naprawdę jak wygląda to połączenie? I dlaczego właśnie jeden samolot ma silnik nad kadłubem, inny pod kadłubem, jeszcze inny — w środku lub na końcu skrzydeł?

Mowa o napędzie odrzutowym. Silnik i płatowiec, to dwa pojęcia tak różne, jak ogień i woda. Silnik, maszyna rycząca, trzęsąca się z wściekłości, zachłystując się powietrzem, tnąca ogniem jak mieczem wszystko na swej drodze, maszyna spragniona cystern paliwa, żyjąca krótko i intensywnie. I z nią współpracować musi opanowany, stateczny płatowiec, wypełniony po brzegi łatwopalnym materiałem. Wie o tym wszystkim konstruktor płatowca, toteż długo namyśla się, zanim poweźmie ostateczną decyzję, bo silnik jest gorący i nie można przymocować go bezpośrednio do drewnianych części, a nawet lepiej oddzielić go także i od metalowych; silnik jest ciężki, a więc trzeba przymocować go mocno, aby wytrzymał siły działające na samolot w czasie lotu. Silnik drży, nie tak co prawda jak jego stary tłokowy krewny trzęsący rozpaczliwie tłokami, wałem, zaworami, ale — drgania, to rzecz bardzo niebezpieczna.

Silnik pije tak niesamowite ilości paliwa, że obecny samolot odrzutowy jest właściwie uskrzydloną cysterną. I wreszcie ten ogień. Wiadomo, że z ogniem trzeba ostrożnie, ale tutaj jest wprost tragicznie. Z silnika turbo-sprężarkowego nie wydostaje się co prawda płomień ale wylatujące gazy mają temperaturę 800° i szybkość wylotową około 500m/sek. Nie ma mowy, żeby coś znalazło się w tym strumieniu. A silnik rakietowy potrafi miotać płomieniem kilkumetrowym i temperaturą tysięcy stopni. Nie pozostaje w tyle za nim silnik przelotowy czy pulsacyjny, o czym dobrze wiedzą nasi modelarze.



W nowoczesnych jednoosobowych samolotach odrzutowych przeważnie silnik umieszczamy w kabinie za pilotem, celem zmniejszenia oporu czołowego. W całym jednak szeregu konstrukcji umieszczono silnik pod kadłubem, co powoduje skrócenie płatowca i zwiększenie jego zwrotności, a także umożliwia dokonanie szybszej wymiany silnika. Zastosowanie układu „plecowego" jest na ogół rzadko spotykane. We wszystkich tych wypadkach silnik ma dyszę przedłużającą wylot silnika na zewnątrz płatowca, nie dopuszczającą do zetknięcia się gazów z konstrukcją kadłuba. W wypadku silnika zamieszczonego pod kadłubem samolotu, części narażone za zetknięcie się z gazami wylotowymi muszą być skonstruowane z odpowiedniego ognioodpornego materiału.

W samolotach średnich i ciężkich, silniki główne z zasady umieszcza się w skrzydłach lub pod skrzydłami, przy czym ten ostatni system stosowany jest coraz częściej. Tłumaczy się to trudnością zabudowania silnika w cienkich (najczęściej laminarnych) skrzydłach. Silniki przelotowe, które prawdopodobnie stanowić będą główny napęd przyszłych samolotów szybkościowych, zamocowane są zazwyczaj na końcu płatów lub pod nimi. Znajdują się one obecnie w okresie prób i stanowią zwykle napęd dodatkowy.

Silniki rakietowe z zasady wbudowujemy w kadłubie (gdzie nie zabierają zbyt wiele miejsca) bezpośrednio przy jego zakończeniu, tak aby strugi gazów wypływały bezpośrednio z dyszy silnika na zewnątrz. Tłumaczy się to wysoką temperaturą spalin. Sama komora spalania jest intensywnie chłodzona cieczą. Rakiety startowe umieszcza się zwykle z boku lub pod kadłubem, a często odrzuca po starcie.

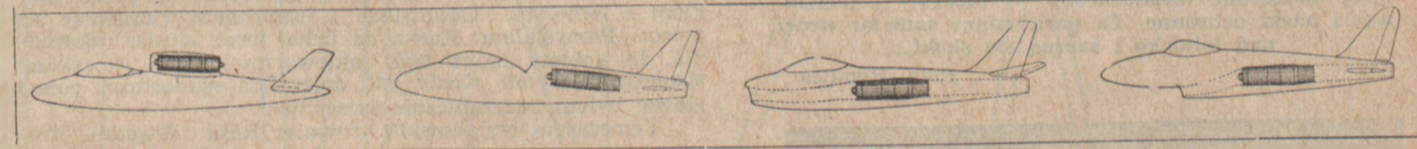
Samo zamocowanie silnika nie przedstawia większych trudności. Silnik turbosprężarkowy uchwycony jest zwykle za trzy lub cztery punkty do odpowiedniego elementu płatowca. Może to być łoże w tyle kadłuba lub trzy punktowe zamocowanie do dźwigarów. Zamocowanie trójpunktowe stosuje się również przy silnikach ze sprężarkami odśrodkowymi. W konstrukcji tej nie powstają nigdy naprężenia od temperatury, ponieważ silnik posiada pewną swobodę zmiany połączenia. W silnikach o sprężarce osiowej zwykle stosuje się zamocowanie wielopunktowe.

Nie stosuje się również w samych połączeniach amortyzacji gumowej jak to ma miejsce w silnikach tłokowych, ponieważ praca silników odrzutowych jest o wiele łagodniejsza.

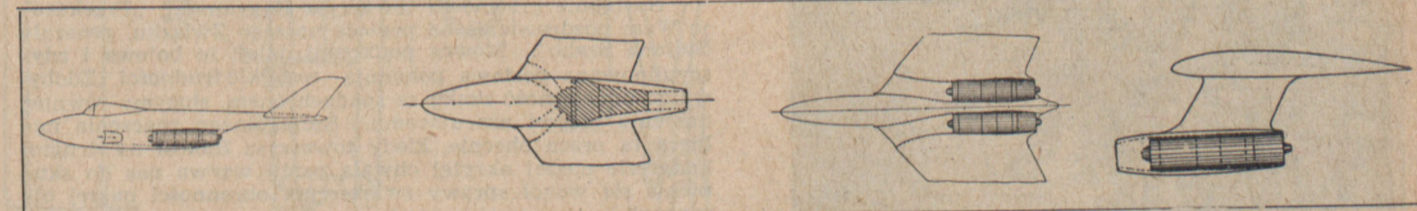
Samo połączenie jak już wspomniałem obciążone jest przede wszystkim siłami masowymi (ciężar razy przyśpieszenie) oraz momentem żyroskopowym powstającym przy zmianie kierunku lotu przez części wirujące silnika.

Zamocowanie silnika przelotowego nie przedstawia zbyt wielkiego kłopotu, ponieważ jest on bardzo lekki. Pamiętać jednak trzeba tutaj przede wszystkim o wysokiej temperaturze ścianek. Na ilustracji widać takie połączenie stosowane w samolotach doświadczalnych.

A. MOLDENHAWER



ZABUDOWA SILNIKA we wnętrzu płatowca jest poważnym problemem dla konstruktorów współczesnych samolotów odrzutowych. Aby po setkach prób laboratoryjnych, „dmuchań" i innych badaniach, osiągnąć trafne rozwiązanie tego zagadnienia, trzeba rozpatrzyć wiele względów łączących się z kwestią zabudowy silnika, jak opór czołowy, bezpieczeństwo przeciwpożarowe, łatwość dostępu do poszczególnych mechanizmów, łatwość za i wymontowania i wiele, wiele innych. Genialna myśl konstruktorska człowieka idzie stale naprzód — opracowuje się coraz to nowe rozwiązania. Nasze rysunki przedstawiają różne sposoby umieszczania silnika w kadłubie płatowca. Od lewej u góry: najstarszy system „plecowy"; dalej—„brzuszny"; wlot powietrza z przodu; wlot od góry za kabiną pilota. Rysunki poniżej od lewej przedstawiają dwa rozwiązania zamontowania silników z dwoma bocznymi wlotami. Pierwszy z prawej jest ilustracją podwieszenia silnika odrzutowego pod cienkim laminarnym skrzydłem współczesnego płatowca.



U WĘGIERSKICH SPADOCHRONIARZY

(Korespondencja własna z Węgier)

Dzień dzisiejszy — to wielki dzień dla wychowanków szkoły lotniczej wyższego stopnia w Hajduszoboszló. Właśnie zakończył się tu kurs dla instruktorów, na którym nauczyli się oni radzieckich metod przekazywania wiadomości i nauczyli się latać tak, jak nakazuje przodująca radziecka wiedza lotnicza. W dniu dzisiejszym zaś, wykonując skoki spadochronowe, nabierają ostatecznie tego uczucia pewności, które cechuje lotników wyszkolonych według najlepszych wzorów radzieckich.

Pogoda jest pochmurna, nie zapowiadają się dobre warunki atmosferyczne. Nie wpływa to jednakże na pogodny nastrój instruktorów. Wesoło i z zapałem rozpoczynają ćwiczenia przygotowawcze do skoków. Uważnie wykonują wskazówki instruktorów. Jedna grupa ćwiczy na poręczach, zawieszonych na metalowych kręgach, zwroty z wiatrem, druga grupa skacze „tygrysim skokiem" na płachtę. Instruktorzy wiedzą, że skok ze spadochronem jest organicznie związany z lataniem, potęguje w pilocie uczucie pewności, które z kolei pomaga mu w wykonaniu zadania.

Dawniej bywało inaczej. Za czasów Horthy'ego obowiązywała zasada: „Pilot przy swojej maszynie!". Mawiano: „Dopóki masz kawałek deski pod nogami, dopóty nie wolno ci opuścić maszyny!". Było to wielkim lekceważeniem ludzkiego życia i brakiem zrozumienia jego wartości.

„Zasadę" tę obalił towarzysz Stalin, mówiąc o życiu ludzkim: „Najwyższą wartością jest człowiek!". Głęboką prawdę słów Stalina potwierdza i udowadnia fakt, że w roku 1943 — w okresie największych walk powietrznych Wielkiej Wojny Narodowej, ponad tysiąc bohaterskich pilotów radzieckich skokiem ze spadochronu uratowało swe życie, zachowując je do dalszej walki za ojczyznę.

Węgierski Związek Lotniczy (Magyar Repülő Szovetseg) wprowadzając ćwiczenia w skoku ze spadochronem, realizuje tę właśnie stalinowską zasadę. Świadomi tego instruktorzy stają do wykonania dzisiejszego zadania. Podnieceni — wciągają buty do skoków o elastycznych podeszwach. Nasi instruktorzy troskliwie pomagają we właściwym ubieraniu się. Wśród szykujących się do skoku instruktorów znajdują się także kobiety. Katarzyna Kenez, bardzo szczęśliwa i zarumieniona, mówi: „Doczekałam się i ja tego momentu, kiedy mogę stać się pełnowartościową lotniczką. Jestem przekonana, że w przyszłości jeszcze pewniej będę się czuła w maszynie".

Istvan Sipas, instruktor, który ma dopiero 18 lat i jest mechanikiem samochodowym zakładów metalurgicznych w Diósgyör, powiada: „Skoczę chętnie. Wiem, że w wypadku gdybym zmuszony był opuścić swój samolot, uratuję życie dzięki spadochronowi".

Następuje moment wsiadania do samolotu. W „czerwonym kwadracie" każdy zapina własnoręcznie złożony spadochron. Za kierownikiem skoków wsiadają do maszyny instruktorzy spadochronowi. Następują pokazy skoków.

Kiedy samolot osiągnął wysokość 800 metrów, oderwały się od niego kolejno trzy małe punkciki. Ponad dwoma — natychmiast zjawia się majestatycznie kołyszący się „grzyb". Trzeci punkcik mknie coraz szybciej w dół i oto — po przebyciu około 400 metrów wystrzela nad nim również spadochron. Skoczek opuszcza się dokładnie na „cel".





Instruktor pilotażu silnikowego Katarzyna Kenez (u góry z lewej), jedna z czołowych spadochroniarek węgierskich. Z prawej: przewodniczący Węgierskiego Związku Lotniczego — Ragyanszki.

Samolot transportowy wraca na ziemię. Teraz do kabiny wsiada pierwsza 12-osobowa grupa uczestników kursu. Jakże szczęśliwe są te chwile! Pozostali na ziemi udzielają rad kolegom, są przejęci na równi z mającymi startować. Mija kilka sekund, stojący w „czerwonym kwadracie" spoglądają w pochmurne niebo. Nie słychać prawie żadnego głosu, dopóki maszyna nie zjawia się znowu nad lotniskiem. Panuje naprężone milczenie. Jeszcze sekunda, dwie i nagle... jeden, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć — odrywają się po kolei od samolotu maleńkie punkciki. Hurra!... wyrywa się nagle ogłuszający okrzyk, gdy spadochrony kołysząc się wolno pojawiają się na niebie.

Po wylądowaniu grup koledzy obejmują się uszczęśliwieni.

Kiedy ostatnia grupa startuje, zapada już zmrok. Czernią się brzegi chmur, a przedzierające się tu i ówdzie ostatnie promienie słońca ukazują w szkarłatnych kolorach wznoszącą się sylwetkę transportowca.

W tej grupie skaczą „najstarsi" instruktorzy i dwie młode koleżanki: instruktor Katarzyna Kenez i wychowawca polityczny Róża Hegedüs. Skoki tej grupy wywołują wielką emocję, gdyż znajdują się w niej „weterani" lotnictwa, którzy latają już po 10 — 15 lat i jeszcze nigdy nie skakali ze spadochronem.

Podniecenie wśród oczekujących na ziemi wzrasta.

Tymczasem samolot ponownie zjawia się nad lotniskiem. Teraz skoczkowie odrywają się znacznie szybciej od maszyny, aniżeli ich poprzednicy.

— O! Ten to Lengenyi! Tamten — to Karsai, a tam jest Kasia Kenez! — rozlegają się głosy. Wszyscy znajdują się wkrótce na ziemi. Katarzyna Kenez, wykrzykując z zachwytem — jeszcze w powietrzu macha rękami, dotknąwszy zaś ziemi szybko składa swój spadochron i już biegnie w kierunku „czerwonego kwadratu". Radośnie przyjmują ją towarzysze. Zapytujemy Katarzynę, co odczuwała przed skokiem z samolotu. Odpowiada z uśmiechem, rumieniąc się nieco: „Pomyślałam: Kasiu, do licha, teraz musisz udowodnić, że kobiety mogą być pełnowartościowymi skoczkami spadochronowymi! Kiedy zaś dojrzałam spadochron ponad głową, byłam bezgranicznie szczęśliwa".

Tymczasem wylądowała również Róża Hegedüs. Promieniejąc, zaczęła opowiadać swoje wrażenia koledze, który wybiegł jej naprzeciw. Z uśmiechem zadowolenia składają „starzy" lotnicy swe spadochrony na płachcie.

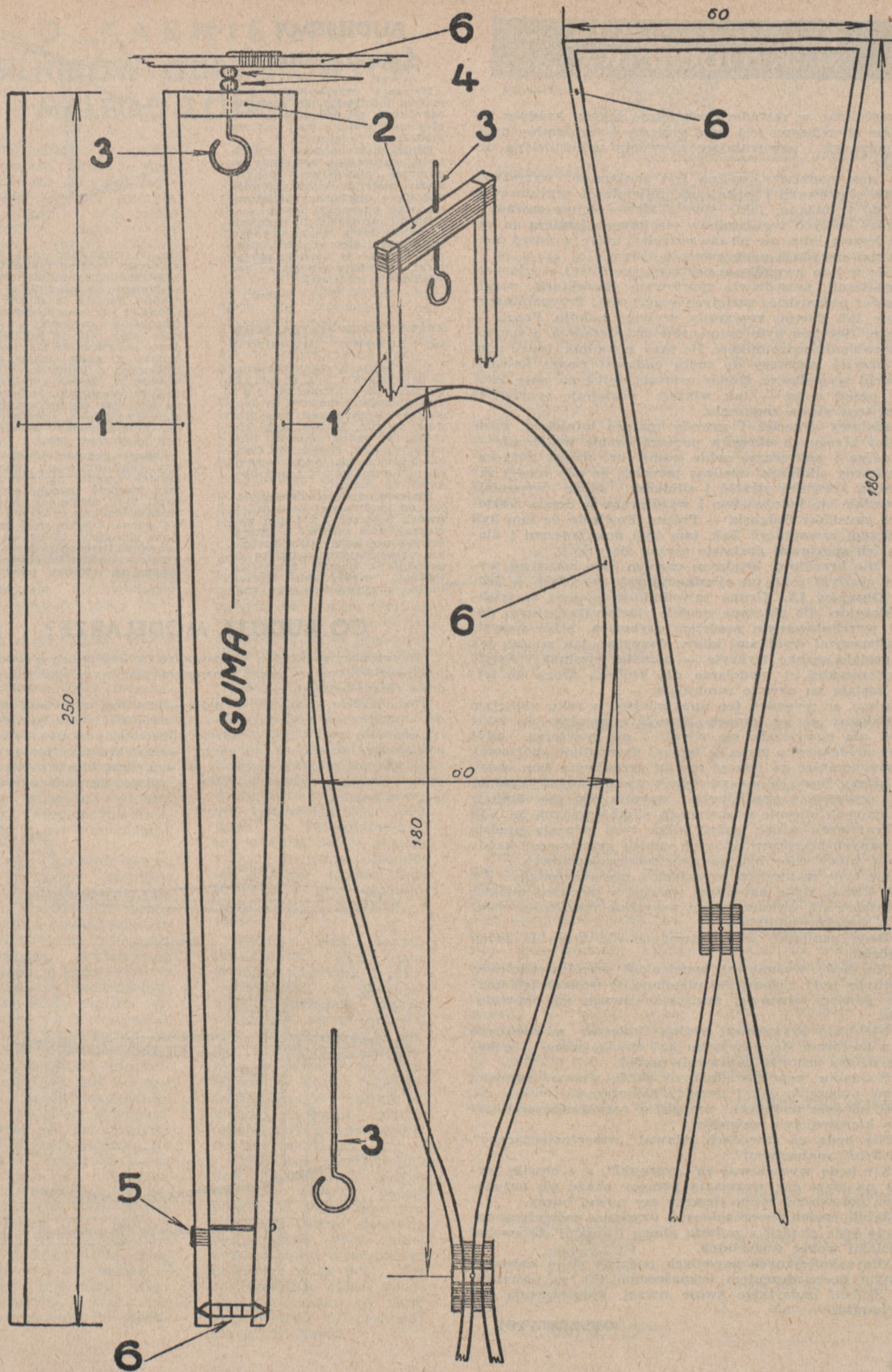
Po pełnym radości spotkaniu instruktor prowadzący skoki dokonał oceny pracy, pochwalił poziom wyszkolenia oraz bojową postawę i wysiłek uczestników kursu, wzmożone dzięki temu, że przewodniczący Związku — sekretarz generalny Ragyanszki wraz ze szkołą brał udział w skokach.

Następnie przemówił towarzysz Ragyanszki: „Przekazuję Wam pozdrowienia od prezesa naszego Związku, generała Stefana Szabo". Mówca podkreślił dalej, że bojowa i zdyscyplinowana postawa pokonuje wszelkie trudności. „Zdobywając umiejętność skoku ze spadochronem, służymy również naszemu ludowi pracującemu. Szczególnego znaczenia nabiera ta praca obecnie, kiedy towarzysz Rakosi na drugim kongresie naszej okrytej chwałą partii wzywa nas do skupienia się wokół sprawy zwiększenia obronności naszej ojczyzny". **(S. Gg)**

Grupa skoczków spadochronowych wsiada do samolotu transportowego. Wszyscy wyposażeni są w komplety ćwiczebne (spadochrony — plecowy i piersiowy) i kaski ochronne. Za parę minut samolot wróci nad lotnisko i zaczną się skoki...

Foto: Repüles





6
4
2
3
3
2
6
60
180
1
1
6
GUMA
250
00
180
3
5
6

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Uczestnicząc w zawodach, obojętnie jakich, każdy z zawodników obowiązany jest znać przepisy i regulaminy ustalające porządek i zapewniające zawodom przewidzianą organizację.

Dla nas modelarzy, ważną jest znajomość wszystkich przepisów startowych i techniczna umiejętność przystosowania się do wymagań, jakie stawia kierownictwo zawodów.

Oprócz ścisłych regulaminów startowych istnieją na zawodach jeszcze inne, nie pisane przepisy, które w dużej mierze również decydują o powodzeniu ekipy.

Myślę w tym wypadku o postawie sportowej, o szlachetnej rywalizacji, prawdziwie sportowym charakterze wszelkich, nawet najbardziej zaciętych rozgrywek. Przypominamy sobie nie tak dawno rozegrany wyścig pokoju Praga — Warszawa. Ileż tam było momentów świadczących o sportowym wyrobieniu zawodników. Ile razy zawodnik, który miał szanse przyjść pierwszy do mety oddawał rower koledze, który uległ wypadkowi. Oddać ostatnią dętkę na parę kilometrów przed metą — tak właśnie postępuje sportowiec w całym tego słowa znaczeniu.

Pamiętamy przecież i zawody małego lotnictwa, gdzie zawodnicy z różnych okręgów pomagali sobie wzajemnie — wymieniając i nakręcając sobie gumę, ba, nawet pożyczając kosztowny silniczek, wiedząc przecież, że gdy model zaginie mogą również stracić i silniczek. Jakże wspaniale przedstawiało się koleżeństwo i współpraca w czasie zeszłorocznych zawodów Bułgaria — Polska. Powiecie, że tam byli doświadczeni zawodnicy? Tak, tam byli doświadczeni i dlatego na ich sportowej postawie można się uczyć.

Czy nie brzydkim, brudnym czynem było oszustwo wykryte w zeszłym roku na eliminacyjnych zawodach w jednym z Okręgów LL. Grupa zawodników, mająca w większości kiepskie, nie oblatane modele startowała jednym dobrym i wyregulowanym modelem szybowca, bijąc wszystkich najlepszymi wynikami lotów. Oszustwo tak zresztą jak każde, zostało szybko wykryte — pozostał niesmak i wstyd. Pozostali również ci modelarze, dla których droga do lotnictwa została na zawsze zamknięta.

Pomimo, że wypadek ten miał miejsce w roku ubiegłym i omawialiśmy go na łamach „Kroniki", pomimo że takie wypadki nie powtarzały się więcej i nie powtórzą, gdyż szkolimy modelarzy o coraz to lepszej dyscyplinie sportowej, warto przypomnieć go jeszcze raz ku przestrodze tym wszystkim, którzy liczą, że na zawodach można kogoś oszukać.

Nie wysuwając specjalnych wzorów dla zawodników uczestniczących obecnie w zawodach eliminacyjnych do XVI Ogólnokrajowych warto podać kilka tych właśnie nigdzie nie zapisanych przepisów, których winien przestrzegać każdy zawodnik, który chce być godnym miana sportowca.

1) Nie będę walczył na zawodach o pierwsze miejsce ZA KAŻDĄ CENĘ. Będę natomiast walczył o pierwsze miejsce ze wszystkich sił, wykorzystując wszystkie możliwości szlachetnego współzawodnictwa.

2) Będę pamiętał, że w zawodach nie tylko ja jeden biorę udział.

3) Nie będę wyśmiewał konstrukcji współzawodników, nawet gdyby były najbardziej nieudane. O wadach ich konstrukcji powiem otwarcie, zwracając uwagę na popełnione błędy.

4) Nie będę krytykował głośno kolegów za nieudane starty, a postaram się, gdy tylko jest chwila czasu — pokazać, jak należy trzymać poprawnie model.

5) Każdemu współzawodnikowi okażę pomoc zarówno w postaci pouczenia jak i pomocy technicznej.

6) O każdym nadużyciu przepisów regulaminowych zameldujc kierownictwu zawodów.

7) Nie będę na zawodach udawał „wszechwiedzącego", który gardzi „maluczkimi".

8) Nie będę wyczekiwał na „warunki", a z chwilą wywołania na start czy wezwania pomocy okażę się natychmiastową gotowością mimo deszczu czy nawet burzy.

9) Jeżeli zostanę wyróżniony i uzyskam najwyższą nagrodę, nie będę chodził z zadartą głową i pysznił się swoimi zdolnościami wobec wszystkich.

10) Po zakończonych zawodach podzielę się z kolegami uzyskanym doświadczeniem bezpośrednio lub za pośrednictwem SiM-u, nadsyłając swoje uwagi, spostrzeżenia czy tylko rysunki.

OBSERWATOR

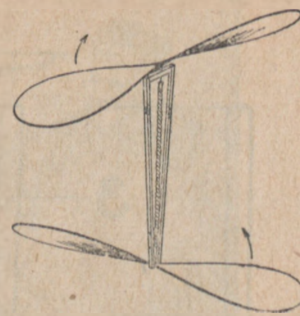
BUDUJEMY ŚMIGŁOWIEC

W pracy wyszkoleniowej w małym lotnictwie nie powinno zabraknąć miejsca dla „wielkiej osobliwości", jaką jest dla modelarzy śmigłowiec.

Model, którego plan w wielkości naturalnej podajemy w numerze niniejszym, stanowi dobry materiał do zaznajomienia się z działaniem śmigłowca, jego budową i lotem.

Dzięki prostocie konstrukcji i małej ilości zastosowanego materiału śmigłowiec ten można budować w każdej modelarni, czy kółku modelarzy bez większych trudności.

(Red.)



ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW DO BUDOWY ŚMIGŁOWCA

1) Beleczka 3 x 3 x 500 mm, 2) beleczka 3 x 5 x 20 mm, 3) beleczka 1,5 x 1,5 mm lub 2 x 2 mm długości 2 metrów, 4) drut stalowy średnicy 0,5 mm długości 50 mm, 5) dwa małe koraliki, 6) jeden spinacz biurowy, 7) nici, 8) klej, 9) cienka bibułka (np. papierosowa), 10) nici gumowe 1 x 1 mm długości 2,5 metra.

Budowę modelu rozpoczynamy od kadłubowej beleczki. Z dwóch beleczek 3 x 3 mm wycinamy dwa odcinki o długości 250 mm każdy (1). Następnie wpasowujemy rozpórkę (2) przednią i haczyk tylny (5). Podczas wysychania łączeń można przygotować ośkę śmigła (3) wyginając ją z drutu stalowego według rysunku.

Ostatnią czynnością będzie wykonanie dwóch śmigieł (wirników). Śmigła te można wykonać z drewna sosnowego, albo kto ma możność — z bambusa. Oba rodzaje śmigieł podano na rysunku (6). Łopatki śmigła z sosny mają obrys trójkątny, a bambusowe — eliptyczny. Sposób wykonania objaśniają rysunki. Śmigło dolne (6) jest zamontowane na stałe do kadłuba, a śmigło górne, ułożyskowane koralikami jest napędzane gumą.

Podczas regulacji modelu do lotu (naturalnie po pokryciu łopatek śmigieł papierem) należy zwrócić uwagę, aby łopatki były ustawione przeciwbieżnie, to znaczy jeżeli prawa górna łopatka jest wzniesiona do góry, to prawa dolna winna być opuszczona.

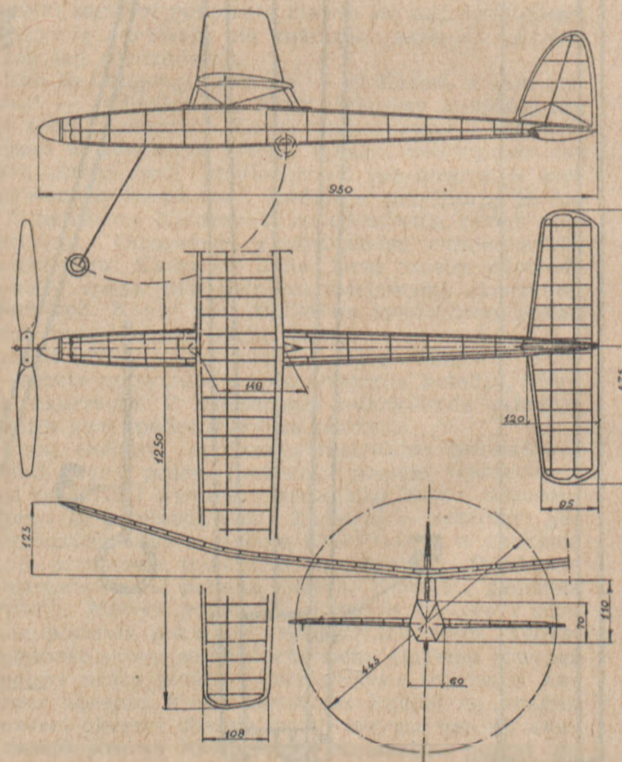
Gotowy model śmigłowca widzimy na rysunku powyżej.

Let. Mod.

CO BUDUJĄ MODELARZE?

W serii planów modeli z XV Zawodów Ogólnopolskich w roku 1950 podajemy wyczynowy model z napędem gumowym skonstruowany przez Józefa Łaskiego z Łodzi.

Dane modelu: rozpiętość skrzydeł — 1 250 mm, wydłużenie skrzydeł — 7,6, powierzchnia skrzydeł — 16.3 dcm kw., wznios skrzydeł — 11°, profil skrzydeł — N-60, rozpiętość statecznika poziomego—475 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 5 dcm kwadr., długość modelu — 950 mm, średnica śmigła — 445 mm, skok śmigła — 650 mm, ciężar całkowity modelu — 258 g, obciążenie jednostkowe — 12 g/dcm kwadr.



O „KARMIENIU" SILNIKÓW ODRZUTOWYCH MAŁEGO LOTNICTWA

Model gotów do próby. Tajemnicza „rura" strumieniowego silniczka kryje w sobie utajoną energię, oczekującą, by siłą kilku kilogramów ciągu porwać do lotu. Jesteśmy całkowicie pewni niezawodnej pracy dokładnie sprawdzonego i wyregulowanego silnika.

A jednak — w pierwszych sekundach rozbiegu modelu silnik gaśnie.

Takie przygody nie należą do wyjątków w pracy młodego konstruktora. Niejednokrotnie wbrew wszelkim przypuszczeniom silnik dobrze pracujący podczas prób przed startem, gaśnie w czasie rozbiegu modelu.

Czym należy tłumaczyć te „wybryki" silniczków strumieniowych?

Na to pytanie musimy umieć odpowiedzieć, aby wiedzieć jak im zapobiec i zapewnić niezawodność pracy silników przy starcie.

Siłę ciągu, którą wykorzystujemy do napędu modelu uzyskujemy ze spalania pewnej ilości mieszanki i odrzucenia powstałej z tegoż spalania dużej masy gazów. Aby zapewnić dobrą pracę silnika, musimy zapewnić mu ciągłe dostarczanie dobrego „pożywienia" w postaci mieszanki, czyli rozpylonego i zmieszanego z powietrzem paliwa.

By móc dokładnie rozpatrzyć przyczyny gaśnięcia silnika podczas startu, znając już podstawowe zasady jego pracy, zastanówmy się w jakim stopniu zależy ona od jakości dostarczanej mieszanki. Podstawowym procesem zachodzącym podczas pracy silnika jest spalanie. Prawidłowość przebiegu tego procesu będzie więc zależała w dużej mierze od jakości mieszanki, szczególnie zaś od stosunku ilości rozpylonego paliwa do ilości powietrza, w której jest ono rozpylane i następnie spalane. Na podstawie pomiarów szybkości spalania mieszanki, stwierdzono, że istnieje pewien stosunek ilości paliwa i powietrza, przy których spalanie odbywa się najszybciej. Stwierdzono również, że przy użyciu bardzo bogatej mieszanki (zbyt dużo paliwa, a mało powietrza) spalanie nie nastąpi

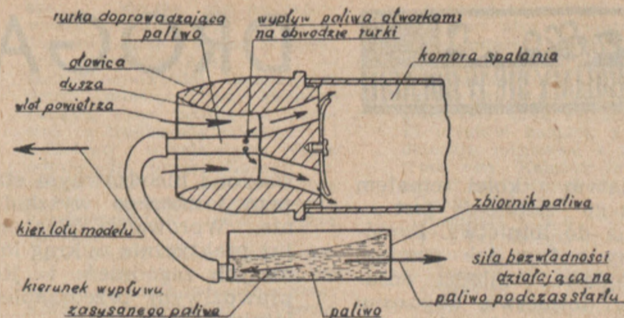
Jeżeli jakość mieszanki w tak dużym stopniu wpływa na spalanie, a więc i na prawidłową pracę, zastanówmy się dokładniej jak powstaje i jest dostarczane „pożywienie" dla naszego silniczka.

Jak widać na rysunku paliwo ze zbiorniczka dostaje się przewodem do przedniej części silniczka zwanej głowicą, gdzie wpływa do umieszczonej pośrodku rurki, zakończonej małymi otworkami. Wpadający do głowicy strumień powietrza przyśpiesza wypływ paliwa przez otworki i porywa jego cząsteczki tworząc mieszankę. Ilość rozpylonego paliwa zależy od odpowiednio dobranego kształtu otworu głowicy, czyli tak zwanej dyszy.

Ten prosty sposób karmienia silnika komplikuje się nieco przy starcie. Gdy podczas startu silnik umieszczony na modelu wraz ze zbiornikiem i przewodami zacznie nabierać prędkości, na paliwo znajdujące się w zbiorniczku i przewodach będzie działała pewna siła bezwładności, która jest skierowana w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu. W wyniku jej działania paliwo będzie się jak gdyby starało pozostać w dawnym swym położeniu, gdy tymczasem cały model wraz ze zbiorniczkiem i przewodami będzie przesuwał się do przodu. (podobne zjawisko można zaobserwować przy szybkim przesunięciu naczynia z wodą).

Widzimy więc, że siła bezwładności (przy umieszczeniu zbiornika i przewodów jak na rysunku) będzie wciągała paliwo znajdujące się w przewodzie do zbiornika, to znaczy w kierunku przeciwnym do dawnego jego wypływu. Na skutek tego zjawiska dopływ paliwa do głowicy zostanie bardzo ograniczony, powodując zubożenie mieszanki.

Tymczasem w czasie lotu ilość wpadającego powietrza do głowicy będzie większa, a więc i ilość rozpylanego paliwa powinna być większa, przy małej bowiem ilości wpadającego powietrza duża ilość paliwa powoduje dalsze zubożenie mieszanki, co może doprowadzić do przerwania pracy silnika.

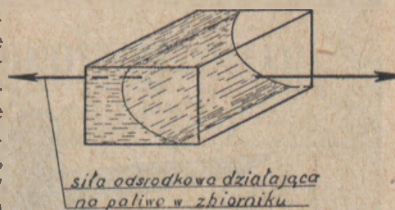


Przekrój głowicy silnika z zaznaczeniem usytuowania paliwa w zbiorniku.

Rozpatrywane zjawiska, to jednak jeszcze nie wszystkie nasze kłopoty przy pracy silniczka podczas startu

Przyjrzyjmy się rysunkowi, który przedstawia, jakie położenie w zbiorniku przyjmuje podczas startu powierzchnia paliwa. I tutaj podobnie jak w pierwszym rozpatrywanym niku więc działania omawianych sił paliwo w zbiorniczku ułoży się tak jak to widać na rysunku.

Widzimy więc, że gdybyśmy przewód doprowadzający zamocowali w położeniu I, to przy starcie powierzchnia cieczy się pochyli, otwór zostanie odkryty i zamiast paliwa zostanie zassane przewodem





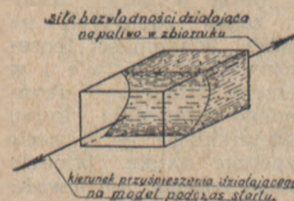
Siły działające na paliwo w czasie lotu modelu.

wypadku musimy zwrócić baczną uwagę na działanie znanej nam już siły bezwładności.

Przy starcie, gdy na model zacznie działać przyspieszenie dające w wyniku swego działania lot modelu, stosunkowo duża masa paliwa w zbiorniku da siłę bezwładności, która działając przeciwnie do przyspieszenia modelu, będzie się starała wcisnąć paliwo w tylną częśc zbiorniczka. W podobny sposób będzie wpływała na ułożenie się powierzchni paliwa siła odśrodkowa, działająca na krążący na uwięzi model. W wypowietrze, w wyniku czego silnik przerwie pracę.

Po omówieniu czynników zakłócających pracę silnika podczas startu, widzimy w jak dużej mierze zależy udany start i loty od właściwego umieszczenia w modelu zbiornika i przewodów paliwowych. Znając już dokładnie przyczyny silnikowych „wybryków" możemy przystąpić do projektowania takich instalacji paliwowych, które zabezpieczą nas przed niezbyt przyjemnymi przygodami przy starcie.

AURELIUSZ MISIOREK



Pamiętaj, że dzieląc się doświadczeniami modelarskimi za pośrednictwem SiM-u, przyczyniasz się do rozwoju małego lotnictwa!

SZKOLIMY SIĘ W KOŁACH

DROGA DO LOTNICTWA

Piątym z kolej tematem naszego szkolenia jest — droga do lotnictwa. Pomówimy o tym jak powinni postępować młodzi entuzjaści lotnictwa, aby osiągnąć upragniony cel: zostać pilotem szybowcowym lub silnikowym Ligi Lotniczej.

Musicie pamiętać, Koledzy, że aby zostać pilotem — trzeba do tego bardzo starannie się przygotowywać. Trzeba systematycznie wzbogacać swoje lotnicze wiadomości, aby potem gdy przyjdzie czas na zdanie egzaminu przed komisją lotniczą — móc z czystym sumieniem powiedzieć: nie zmarnowałem ani chwili, dużo nauczyłem się o lotnictwie, jestem gotów — do startu!

Zapytacie: jak więc postępować, aby wybrać tę najwłaściwszą drogę do lotnictwa?

Posłuchajcie! **Każdy z Was,** przyszłych pilotów naszego ludowego lotnictwa, **powinien zostać członkiem Ligi Lotniczej.** Wiecie już z poprzednich pogadanek co to jest Liga Lotnicza i jak ważną rolę odgrywa w życiu polskiego lotnictwa. Jako członkowie szkolnych, fabrycznych czy wiejskich kół LL — macie przed sobą poważne zadanie: uzyskać jak najwięcej ogólnych i coraz bardziej fachowych wiadomości o lotnictwie.

Wiadomości te uzyskacie na prowadzonych w Waszych kołach LL — **Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych.** Pamiętajcie: nauka teorii na tych kursach jest niezbędnym warunkiem dopuszczenia Was do lotnictwa, do latania na szybowcach lub samolotach. A więc — musicie być zawczasu dobrze przygotowani teoretycznie, musicie wykazać się opanowaniem dużego zakresu wiedzy z wielu dziedzin lotnictwa. **Bez odpowiedniego przygotowania teoretycznego — nikt z Was niech nie marzy nawet o lataniu!**

Będąc członkiem koła LL i ucząc się pilnie na Kursie Wstępnych Wiadomości Lotniczych, powinniście zostać również modelarzami. **Modelarstwo lotnicze,** Koledzy, **ma wielkie znaczenie dla gruntownego przygotowania Was do lotnictwa,** jest właściwie pierwszym i nieodzownym etapem lotniczego wyszkolenia. Wprowadza Was ono już praktycznie w krąg lotniczych zagadnień i jest prawdziwym przedszkolem lotnictwa.

Pracując w modelarniach LL, budując pod kierunkiem instruktorów modele latające i redukcyjne szybowców i samolotów, znajdujecie nie tylko wspaniałą rozrywkę, lecz uczycie się lotnictwa od samych podstaw. Uczycie się jednocześnie aktywności, rozwijacie twórczość i wytrwałość, wdrażacie się do planowania w pracy i jej analizowania. Wasza praca — jako modelarzy, ujęta w ramy planów szkoleniowych jest doskonałą szkołą charakterów młodych obywateli Ludowej Polski. **Dobry modelarz — na pewno będzie dobrym pilotem!** Pamiętajcie o tym, że modelarzami byli słynni lotnicy radzieccy Kożedub i Pokryszkin, a także większość polskich wybitnych konstruktorów i pilotów jak np. Skarżyński, Kocjan czy Orliński.

A teraz — dalej w drogę. Mając w głowie solidny zapas zdobytych na KWWL wiadomości teoretycznych o lotnictwie i w kieszeni świadectwo ukończonego pomyślnie kursu modelarskiego — możecie rozpocząć naukę pilotażu szybowcowego. **Szybownictwo jest następnym, po modelarstwie, stopniem lotniczego szkolenia.**

Poszczególne stopnie wyszkolenia szybowcowego możecie uzyskać w szkołach i ośrodkach szybowcowych Ligi Lotniczej. Na kursy pilotażu szybowcowego (kolejno I, II, III i IV stopnia) skieruje Was najbliższy Wam — Zarząd Powiatowy lub Miejski ZMP. Tu składacie podania o przyjęcie na szkolenie i wszystkie potrzebne dokumenty (pisaliśmy o nich już w wielu numerach SiM-u). Wasze podania i dokumenty Zarządy ZMP kierują do właściwych placówek terenowych Ligi Lotniczej, skąd dostaniecie wezwania na komisję lotniczo-lekarską. Przebywszy pomyślnie badania — wyjeżdżacie na szybowisko. Tam, jako nowicjusze, uczycie się przedmiotów teoretycznych z dziedziny szybownictwa i jednocześnie przechodzicie kurs pilotażu w praktyce. Czas trwania kursu dla pilotów początkujących (I i II stopień) wynosi 6 tygodni.

Którędy wiedzie wasza dalsza droga? Powiemy Wam krótko: dalsze stopnie wyszkolenia szybowcowego macie możność uzyskać **w aeroklubach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej.** Tutaj również **czeka Was inne zadanie: praca nad zdobyciem umiejętności pilota silnikowego a ponadto — skoczka spadochronowego.** Tak więc doszliśmy aż do pilotażu silnikowego.

Pamiętajcie jednak, myśląc o lataniu: aby zostać pilotem, musicie brać czynny udział w pracy społecznej i organizacyjnej na terenie szkolnych czy fabrycznych kół ZMP i wykazywać dobre postępy w nauce szkolnej. Musicie wiedzieć, że **jako piloci będziecie przede wszystkim służyć naszemu ludowemu państwu, dobru budującego socjalizm narodu.** Latania nie wolno traktować tylko jako źródło przyjemności. A zatem — dbajcie bardzo o nieustanne podnoszenie poziomu Waszego uświadomienia społecznego i politycznego. **Młody pilot sportowy — to w całej pełni budowniczy socjalizmu w naszej Ojczyźnie.**

Jak więc widzicie, Koledzy, Wasza droga do lotnictwa prowadzi przez Ligę Lotniczą. Tędy również powinniście kroczyć, chcąc zostać pilotami lotnictwa wojskowego. **Uczniami Oficerskiej czy Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych mogą zostać członkowie Ligi Lotniczej,** wyszkoleni na prowadzonych przez nią kursach. Pamiętajcie: Liga Lotnicza jest masowym zapleczem lotnictwa wojskowego. Zdobywając w jej szeregach kolejne stopnie wyszkolenia, planowo wzbogacając zasób swych lotniczych wiadomości — przyczyniacie się do wzmocnienia obronności naszego kraju.

* * *

Artykuł ten nie wyczerpuje całości poruszanego zagadnienia. Abyście więc jeszcze lepiej zrozumieli jak powinna wyglądać Wasza droga do lotnictwa, przeczytajcie sobie broszurkę pt. „Zostań lotnikiem", wydaną w r. 1950 w ramach Biblioteki Ligi Lotniczej oraz poszczególne odcinki „Poczty Lotniczej" w numerach SiM-u z końca r. ub. i bieżących — od początku roku 1951.

Za dwa tygodnie — będziemy uczyli się, jakie są zadania członków Ligi Lotniczej. Polecamy Wam przestudiować nowy Statut Ligi Lotniczej.

ZAR.

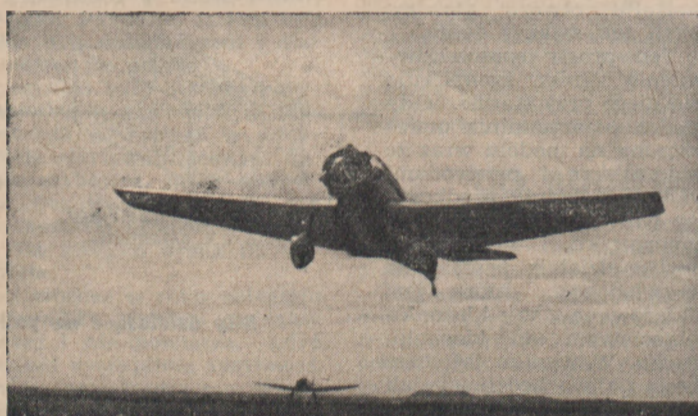


Foto: J. Czecz

W aeroklubach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej młodzież szkoli się w pilotażu silnikowym i szybowcowym na sprzęcie krajowej produkcji. Wyżej: samolot szkolny „Zuch-2" startuje do lotu treningowego.



„Pocztę" otwiera dziś list kol. **ZBIGNIEWA CZECHOWICZA z Rudy Śląskiej**, który pisze, że bardzo interesuje go modelarstwo lotnicze i dlatego prosi o podanie mu tytułu książki z tej dziedziny. Proszę bardzo, notujcie: „Szkoła małego lotnictwa" — P. Elsztelna. Cena zł 10.50. Gdy już nauczycie się budować modele, polecamy Wam następną książkę pt. „Oblatywanie modeli latających" — tego samego autora, cena zł 2.40. Odda Wam ona duże usługi przy praktycznym wypróbowaniu zbudowanych modeli. Gdy będziecie już zaawansowanym modelarzem, kupcie sobie książkę pt. „Modele latające" — G. Miklaszewskiego. Z pewnością będzie ona nieodłącznym towarzyszem Waszej pracy konstruktorskiej.

Radzimy Wam jednak, abyście koniecznie zapisali się do najbliższej modelarni Ligi Lotniczej. Tam nie będziecie mieli kłopotu z brakiem narzędzi i materiałów.

Kol. **STANISŁAWA HERNIKA z Radomia** informujemy, że redakcja nasza nie wysyła książek swym czytelnikom. Jeśli poszukiwanej przez Was książki nie ma w Radomiu, zwróćcie się listownie do jednej z warszawskich księgarni „Domu Książki" i poproście o wysyłkę za zaliczeniem pocztowym. Oto adres jednej z księgarni: Warszawa, Al. 1 Armii Nr 16.

Uwaga, kol. **LESZEK BIELICKI z Warszawy** — na szereg zapytań dotyczących osiągów poszczególnych typów polskich samolotów i danych technicznych niektórych silników samolotów zagranicznych, postaramy się odpowiedzieć Wam w ramach „Skrzynki lotniczej" (w niedługim czasie). Sprawy, które poruszacie, zaciekawią na pewno również innych czytelników SiM-u, więc należy im się szersze opracowanie. Rysunku technicznego samolotu „Jastrząb" — niestety nie posiadamy. Zwracamy Wam jednak uwagę, że w 12 numerze SIM-u z roku 1949 zamieściliśmy rysunek przedstawiający wiernie sylwetkę „Jastrzębia" oraz niektóre dane techniczne. Dziękujemy za miły list i pozdrowienia.

Kol. **CZESŁAW TROJANOWSKI z Końskich** pisze, że ma bardzo ładny rysunek szybowca i chciałby przystąpić do jego budowy, ale nie może dostać odpowiednich materiałów. Prosi o wskazanie miejsca w którym mógłby zakupić te materiały.

Kolego, materiałami modelarskimi dysponują Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich (OSMM), które rozdzielają je dla poszczególnych modelarni Ligi Lotniczej. Zapiszcie się do modelarni, a zmartwienie z powodu braku bambusa lub sklejki odpadnie. Pracując w modelarni, z pewnością szybciej i lepiej zbudujecie swój model, a przede wszystkim Wasza praca będzie przebiegała planowo, pod okiem instruktora.

Kol. **RYSZARDA SAWWĘ z Płocka** informujemy, że aby zbudować dobrze latający model, nie trzeba koniecznie do tego bambusu czy balsy. Zapewniamy Was, że model może być także zbudowany z drewna i tektury. Nie wierzycie? Przeczytajcie artykuł na ten temat w 22 numerze SIM-u z br. Poza tym — radzimy Wam również zostać członkiem modelarni.

„Czy mogę dostać silniczek modelarski dla swojej własnej modelarni?" — zapytuje kol. **KAZIK KUŚ z Pszczyny.**

Trochę nas zdziwiło Wasze zapytanie, Kolego. Zaraz też spieszymy Wam z wyjaśnieniem: nie można traktować modelarni w której pracujecie wraz z kolegami, jako własnej, jako czegoś odrębnego od innych istniejących modelarni lotniczych. Aby uniknąć kłopotów, skąd wziąć materiały modelarskie, powinniście niezwłocznie zarejestrować się w najbliższym Oddziale Powiatowym LL. Po zarejestrowaniu będziecie mieli możność, tak jak inne modelarnie Ligi Lotniczej, ubiegać się o przydział niezbędnych materiałów modelarskich. Stańcie się modelarzami Ligi Lotniczej, nie poprzestajcie na indywidualnym, „domowym" systemie wykonywania modeli. Będąc członkiem zarejestrowanej w LL modelarni — łatwiej uzyskacie upragniony silniczek.

A teraz trochę z „innej beczki", nie tej modelarskiej.

Kol. **IRENEUSZ MIERNIK ze Skarżyska - Kamiennej** pisze: „...skarżę się na wojewódzki Zarząd Ligi Lotniczej. Już dwa razy pisałem w sprawie założenia Koła LL i — żadnej odpowiedzi. Czekam już drugi miesiąc bez żadnego skutku, czas ucieka, a przecież tu trzeba się szkolić!"

Kolego, nieudzielenie Wam odpowiedzi przez Zarząd Okręgu LL — źle świadczy o jego sposobie traktowania korespondentów. To jedna sprawa.

Zwracamy Wam jednocześnie uwagę, że aby założyć Koło LL, nie powinniście oczekiwać z założonymi rękoma na pomoc Okręgu. Zbierzcie kolegów, przeprowadźcie zebranie organizacyjne, prześlijcie protokół z odbytego zebrania do Zarządu Oddziału LL, jednym słowem do zorganizowania Koła — weźcie się sami. W ten sposób wykażecie swoją inicjatywę i energię, tak potrzebną przyszłym lotnikom.

Informujemy Was jednocześnie, że ze złożeniem podania do Zarządu ZMP o przyjęcie na szkolenie szybowcowe nie powinniście zwlekać. Załatwcie to jak najszybciej, czas nie czeka.

Miły i obszerny list nadesłał nam kol. **RYSZARD STACHULA z Ostrowca**, donosząc z dumą o wykonaniu czynu 1-Majowego — założeniu Koła LL w jednej ze szkół podstawowych. Gratulujemy!

A teraz odpowiedź na Wasze pytanie: aby zorientować się jakie książki powinny znaleźć się w projektowanej przez Was biblioteczce lotniczej, zajrzyjcie do 13-go numeru SIM-u z br. (str. 198). Podaliśmy tam 15 tytułów książek z różnych dziedzin lotnictwa z zaznaczeniem cen. Książki te możecie nabyć w jednej z księgarni „Domu Książki".

Roczniki SiM-u i „Skrzydlatej" z lat ubiegłych można nabyć u nas, to jest w redakcji, Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Cieszymy się bardzo wraz z Wami z realnych projektów rozwinięcia Waszej pracy. Dużo uznania mamy dla kierowniczki Szkoły Podstawowej Nr 3 w Ostrowcu ob. Sałatowskiej, która tyle pomocy udzieliła Wam przy zakładaniu Koła LL. Tak powinna wyglądać współpraca kierownictwa szkoły z młodzieżą garnącą się do lotnictwa.

Odpowiadamy teraz kol. **JÓZEFOWI PROKUDZE z Ełku**: „Technikę Lotniczą" można zaprenumerować w Administracji Czasopism Technicznych NOT, Warszawa, ul. Czackiego 3/5. Cena zeszytu wynosi 6 zł. Prenumerata roczna — 24 zł, półroczna — 12 zł. W sprawie nabycia wymienionych przez Was książek zwróćcie się listownie do księgarni „Domu Książki" w Warszawie, Al. 1 Armii Nr 16.

Do udzielania informacji o OSL — nie jesteśmy upoważnieni. Radzimy Wam zwrócić się do najbliższej WKR. Pozdrowienia.

Kol. **JÓZEF SIWOŁOWSKI z Wydmin, pow. Giżycko** napisał kilka wierszy, z których jeden przysłał do redakcji.

Kolego, nie chcemy Was bynajmniej zrazić do pisania wierszy, ale chcemy udzielić dobrej rady: musicie jeszcze długo pracować, aby pisać dobre wiersze. Aby móc powiedzieć na czym polega różnica między wierszem dobrym, wartościowym, a wierszem który jeszcze nie jest na odpowiednim poziomie — powinniście przede wszystkim dużo czytać, poznawać utwory naszych wieszczów, jak i młodych, utalentowanych poetów. Wtedy będziecie w stanie sami ocenić Wasze wiersze. Nadesłany nam wiersz jest miły, treść posiada dużo zdrowego sensu, ale forma, sposób wysławiania się pozostawiają jeszcze dużo do życzenia. Musicie solidnie popracować nad stylem. Życzymy Wam dużo pomyślności i zasyłamy pozdrowienia.

Nie odmówimy sobie teraz przyjemności zacytowania fragmentów z listu kol. **L. J. z Dęblina** (nazwisko znane redakcji), który opisał swe wrażenia z filmu „Pierwszy Start..." film ten mówi, że życie naszego lotnictwa nie jest oderwane od życia społeczeństwa, a jest częścią jego twórczej pracy nad zbudowaniem podstaw socjalizmu!... film wykazuje miłość, jaką nasze społeczeństwo darzy swych lotników i dowodzi, jak ściśle jest z nimi związane".

My też tak sądzimy, Kolego i uważamy wraz z Wami „Pierwszy Start" za dobry film.

Nuty i słowa piosenki junackiej z „Pierwszego Startu" postaramy się niedługo zamieścić w SiM-ie. Troszkę cierpliwości. Zasyłamy pozdrowienia.

J. Z.





KOŁO LL Nr 128 MELDUJE:

Koło LL Nr 128 przy Centralnym Zarządzie Konstrukcji Stalowych Zjednoczenie Nr 2 w Poznaniu melduje o przedterminowym wykonaniu zobowiązania (7 dni przed terminem) rozbiórki masztu o wysokości 54 m, przeznaczonego do przeróbki na wieżę spadochronową.

Członkowie koła wzywają koło LL Nr 47 przy Centralnym Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Przemysłowego w Poznaniu do przedterminowego wykonania projektów konstrukcji, aby tym samym umożliwić ukończenie montażu wieży spadochronowej w Dzień Święta Lotnictwa 23 sierpnia br.

Z PRACY POZNAŃSKIEGO ALL

Sekcja szybowcowa PALL-u przygotowuje się do umasowienia i podniesienia poziomu naszych wyczynów sportowych. W tym celu w początkach maja został zorganizowany kurs „ślepaka" dla pilotów III stopnia wyszkolenia, powitany z entuzjazmem przez wszystkich zainteresowanych.

Korespondent klubowy
Z. K. — Poznań

NOWA MODELARNIA W KROTOSZYNIE

Krotoszyn otrzyma wkrótce własną modelarnię lotniczą. Od kilkunastu dni trwają intensywne przygotowania do jej otwarcia. Władze miejskie, pragnąc udostępnić młodzieży modelarstwo lotnicze, przyznały już lokal.

Inicjatywa otwarcia modelarni wyszła od Zarządu Okręgu i Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej. Zarząd Wojewódzki w Poznaniu przydzielił komplet narzędzi i wyposażenie.

„Awis" z Krotoszyna

MAŁE LOTNICTWO W KOŚCIERZYNIE

Uroczyście wystąpili w pochodzie pierwszomajowym modelarze Kościerzyny, którzy dla uczczenia święta zorganizowali w godzinach popołudniowych zawody modeli latających. Zawody cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród miejscowego społeczeństwa.

W zawodach wyróżnił się model koleżanki Cieszkówny, którego lot trwał przeszło dwie minuty.

Stanisław Lubiński
Kościerzyna

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

MAŁY SŁOWNIK LOTNICZY

Amfibia — statek powietrzny cięższy od powietrza, mogący wznieść się w powietrze zarówno z powierzchni wody jak i ziemi oraz mogący osiąść również na ziemi lub na wodzie. Stosowane są również nazwy — samolot ziemno-wodny i wodnolądowiec.

B

Balast — obciążenie balonu, przeznaczone dla regulowania wznoszenia się i osiągania zamierzonej wysokości oraz równowagi w powietrzu. Jako balastu używa się piasku w workach. Na sterowcach paliwo, smary i woda stanowić mogą również balast.

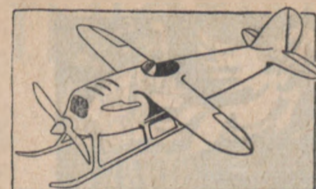
Balon wolny — według określenia FAI — aerostat, nie zaopatrzony w zespół silnikowy, nadający mu ruch własny i nie mający uwięzi w czasie lotu. Pierwszy lot balonu został wykonany w Rosji w roku 1731. Lotu dokonał chłop z Riazania Pierechtec Kriakutnoj.

NASZA OKŁADKA:

Krajowe Zawody Szybowcowe w Inowrocławiu rozpoczęły się w dniu 3 czerwca. Wszystkim pilotom, a także i pilotkom życzymy jak najlepszych wyników.

Foto: LL — Koszewski

33 LATA TEMU
400 km/godz.



Jak sobie wyobrażali konstruktorzy przed 33-ma laty samolot szybkościowy? Cofnijmy się do roku 1918. Był on podsumowaniem wszystkich zdobyczy techniki lotniczej, która w ciągu 4-ch lat wojny światowej zrobiła wielki krok naprzód, zachęcając konstruktorów do coraz śmielszych projektów. Jeden z nich widzimy na załączonym rysunku (z czasopisma lotniczego z 1918 roku), przedstawiającym projekt samolotu szybkościowego, który w razie pomyślnych prób, po pewnych zmianach konstrukcyjnych miał wyruszyć do lotu transatlantyckiego na trasie 4 800 km.

Samolot ten przeznaczony do lądowania z szybkością około 160 km/godz., a więc nieznaną jeszcze dla ówczesnych pilotów, zamiast kół posiadać miał płozy. Na ile śmiały był ten projekt, niech świadczy fakt, że dopiero w roku 1927 samolot o podobnej mocy silnika (220 KM) po raz pierwszy bez lądowania przeleciał Atlantyk. Oto dane tej ciekawej konstrukcji:

Silnik o mocy 280 KM, ciężar własny — 550 kg, powierzchnia nośna — 3,7 m kw., szybkość maksymalna — 400 km/godz., średnica śmigła — 1,8 m.

Samolot ten był jednomiejscowy. Odmiana tego samolotu, przeznaczona do lotu transatlantyckiego miała posiadać również silnik o tejże mocy, kabina zawierała dwa miejsca.

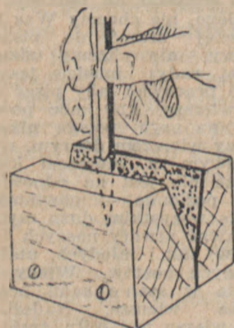
Dane drugiej wersji: Ciężar własny — 650 kg, ciężar w locie — 2 200 kg., szybkość przelotowa — 240 km/godz.

F. P-wicz

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Praktyczna ostrzyłka

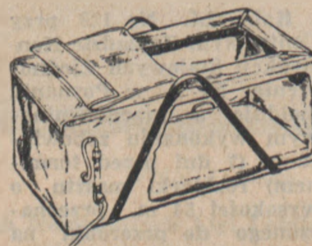
Każdy z konstruktorów małego lotnictwa dużo kreśli, częstokroć narzekając na stratę czasu spowodowaną ciągłym temperowaniem ołówków. Podany poniżej przyrządzik składający się z dwóch klocków z wycięciem na kształt litery „V" zaoszczędzi z pewnością wiele nerwów, gdyż pozwala szybko naostrzyć ołówek. Jedną część ostrzyłki poleca się wykleić drobnym papierem szklistym, a drugą grubszym.



Kto nie wierzy w zalety tej ostrzyłki, niech się przekona ile pyłu grafitowego znajdzie na swoim stole przy posługiwaniu się ostrzyłką naklejoną na prostą deseczkę. **(I)**

NIEMOWLĘTA W STRATOSFERZE?!

Czy wiecie o tym, że niemowlęta mogą również odbywać podróże powietrzne na dużych wysokościach? Aby maleński pasażer czuł się jak najwygodniej i miał



pod dostatkiem tlenu, skonstruowano specjalne pudełko z plastyku. Pudełko to, widoczne na rysunku poniżej pozwala na transport niemowląt bez użycia kabin hermetycznych. Bardzo wygodne wnętrze o wymiarach 74 cm × 35,5 cm × 35,5 cm mieści małego pasażera. Do przenoszenia służą dwa uchwyty z boku. W bocznej ściance znajduje się również regulator dopływu tlenu i połączenia przewodów widoczne na rysunku. Jasne jest, że taki „skafander" może mieć zastosowanie jedynie w samolotach bez kabin hermetycznych i podano go jako ciekawostkę.

Trzeba bowiem dodać, że najmłodsze siostrzyczki mogą obecnie śmiało lecieć nawet w stratosferze na Iłach-12 bez skafandrów.

(p. e.)

HUMOR Z SOSNOWCA:

Zdjęcie, które reprodukujemy poniżej, nadesłał nam nasz stały korespondent Stanisław Meus z następującym objaśnieniem:

„— Zamieśćcie to zdjęcie karykatury samolotu, bowiem od dłuższego czasu na ulicach Sosnowca straszy pewien fotograf, który w ten sposób uwiecznia żądnych przygód powietrznych spokojnych mieszkańców naszego grodu".

Zgodnie z życzeniem zdjęcie zamieszczamy w błogiej nadziei, że karykaturalny samolot zniknie z ulic Sosnowca, z chwilą gdy fotograf ten ujrzy swe zdjęcie w SIM-ie.



ZAPOWIADAMY NOWE WYDAWNICTWA LL

...w roku bieżącym Zarząd Główny Ligi Lotniczej wyda osiem barwnych plansz zawierających plany samolotów i szybowców Polski, ZSRR i Czechosłowacji. Wśród planów wykonanych w skali 1:75 znajdziemy rekordowy szybowiec ZSRR „Stachanowiec" i polską „Muchę-ter".

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48. Zam. 1135. 2-B-32105